EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 22.4.2014.
COM(2014) 232 final

KOMUNIKACIJA KOMISIJE

o tumačenju Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3577/92 o primjeni načela slobode pružanja usluga u pomorskom prometu unutar država članica (pomorska kabotaža)

KOMUNIKACIJA KOMISIJE

o tumačenju Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3577/92 o primjeni načela slobode pružanja usluga u pomorskom prometu unutar država članica (pomorska kabotaža)

Sažetak

Komisija je na temelju iskustva stečenog tijekom dvadesetogodišnje praktične primjene Uredbe (EEZ) br. 3577/92, a u interesu transparentnosti i pravne sigurnosti, odlučila ažurirati i izmijeniti svoje tumačenje odredbi Uredbe. Ovom se Komunikacijom izmjenjuju i zamjenjuju prethodne komunikacije o tumačenju iz 2003.[1] i 2006.[2]

Ova Komunikacija služi samo u informativne svrhe, kao pomoć u objašnjenju Uredbe. U njoj je navedeno kako Komisija namjerava primijeniti Uredbu. Cilj Komunikacije nije preispitati Uredbu ni zadirati u nadležnost Suda u pitanjima tumačenja.

Na početku Komunikacije navodi se područje primjene slobode pružanja usluga u sektoru pomorske kabotaže. Navedeno je tko uživa tu slobodu i podsjeća koje usluge Uredba obuhvaća.

Zatim se navodi razmjer odstupanja od slobode pružanja usluga kako je predviđeno u Uredbi. Postoje tri takva odstupanja. Prvo, države članice imaju ovlasti nametnuti pravila za posadu na brodovima manjima od 650 BRT i plovilima koja vrše uslugu otočne kabotaže između dviju luka na njihovu državnom području. Drugo, države članice mogu nametnuti obveze javne usluge i zaključiti ugovore o obavljanju javne usluge kako bi osigurale odgovarajuću uslugu redovitog prijevoza na otoke i s otoka te između njih. Naposljetku, države članice mogu zatražiti od Komisije da donese zaštitne mjere za uklanjanje znatnog poremećaja unutarnjeg tržišta.

Komunikacija također sadržava pregled prijelaznih mjera za primjenu ove Uredbe u odnosu na Hrvatsku od njezina pristupanja Uniji.

Konačno, u Komunikaciji su dane smjernice za primjenu Uredbe (EZ) br. 1370/2007 Europskog parlamenta i Vijeća o uslugama javnog željezničkog i cestovnog prijevoza putnika i stavljanju izvan snage uredaba Vijeća (EEZ) br. 1191/69 i (EEZ) br. 1107/70[3] na usluge pomorske kabotaže.

---

[1] Komunikacija Komisije Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija o tumačenju Uredbe Vijeća br. 3577/92 o primjeni načela slobode pružanja usluga u pomorskom prometu između država članica (pomorska kabotaža) od 22.12.2003., COM(2003) 595.

[2] Komunikacija Komisije Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija kojom se ažurira i ispravlja Komunikacija o tumačenju Uredbe Vijeća br. 3577/92 o primjeni načela slobode pružanja usluga u pomorskom prometu između država članica (pomorska kabotaža) od 11.5.2006., COM(2006) 196.

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

1. UVOD

Uredba Vijeća (EEZ) br. 3577/92 (dalje u tekstu *„Uredba”*) o primjeni načela slobode pružanja usluga u pomorskom prometu između država članica (pomorska kabotaža)[4], koja je donesena kad je stvoreno unutarnje tržište, stara je više od dvadeset godina. Od njezina stupanja na snagu 1. siječnja 1993. pomorska kabotaža postupno je liberalizirana.

Od 1993. Komisija je nekoliko puta izvješćivala o gospodarskom i pravnom napretku te liberalizacije[5]. U svojim komunikacijama o tumačenju iz 2003. i 2006. rješavala je i probleme u vezi s tumačenjem Uredbe.

U petom izvješću o provedbi Uredbe[6] naglašena je potreba za dodatnim objašnjenjem određenih aspekata Komisijinih uputa za primjenu te Uredbe.

Ovom Komunikacijom ažuriraju se i izmjenjuju prethodne upute kako bi bile usklađene s nedavnim zakonodavstvom EU-a i sudskom praksom Suda te kako bi bolje odražavale promjene u Komisijinom tumačenju pojedinih odredbi Uredbe. To se posebno odnosi na Komisijino tumačenje odredbi Uredbe o posadi (točka 4. ove Komunikacije) i trajanju ugovora o obavljanju javne usluge (točka 5.5.2. i odjeljak 5.7. ove Komunikacije).

U ovoj Komunikaciji iznosi se samo Komisijino tumačenje u informativne svrhe. Cilj Komunikacije nije preispitati Uredbu ni zadirati u nadležnost Suda u pitanjima tumačenja. Ona ne utječe na primjenu pravila o državnim potporama.

2. OTVARANJE TRŽIŠTA POMORSKE KABOTAŽE

2.1. Sloboda pružanja usluga pomorske kabotaže

Člankom 1. Uredbe (EEZ) br. 3577/92 liberalizirana je pomorska kabotaža u zemljama gdje je taj gospodarski sektor bio rezerviran za državljane. Sloboda plovidbe između dviju luka u istoj državi članici osigurana je svim brodarima Unije[7].

Države članice tu slobodu ne mogu ni na koji način ograničiti, osim u opravdanim slučajevima. Zbog toga države članice ne mogu uvesti nikakav sustav prethodnog odobrenja osim ako taj sustav (1) nije opravdan prevladavajućim razlozima u javnom interesu (npr. osiguravanje sigurnosti brodova i reda u vodama luka), (2) nije potreban i razmjeran željenom cilju i (3) temelji se na objektivnim, nediskriminirajućim kriterijima koji su unaprijed poznati brodarima na koje se odnosi[8].

Da bi mogle uspostaviti bilo kakav režim koji utječe na slobodu korisnika Uredbe da pružaju usluge pomorske kabotaže, države članice trebaju dokazati da su svi gore navedeni uvjeti ispunjeni [9].

---

4 SL L 364, 12.12.1992., str. 7.

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

6 COM(2014) 231.

7 Za korisnike slobode pružanja usluga vidi točku 2.2.

8 Spojeni predmeti C-128/10 i C-129/10 *Naftiliaki Etaireia Thasou* [2011.] ECR I–1887., stavak 43. i dalje.

9 Vidi i odjeljke 4. – 6. ove Komunikacije.

Ipak, Komisija smatra da, u svrhu praćenja tržišta kabotaže, države članice mogu tražiti od brodara da unaprijed dostave informacije o uslugama koje namjeravaju pružati. Te informacije mogu pomoći državama članicama da bolje procijene stvarne potrebe za prijevozom.

Konačno, Komisija ne smatra da države članice od poduzeća mogu zahtijevati da imaju zastupnika na njihovom državnom području.

2.2. Korisnici slobode pružanja usluga

U članku 1. Uredbe utvrđeno je tko su korisnici slobode pružanja usluga pomorske kabotaže. To su „*brodari Zajednice*" (1) čiji su brodovi registrirani u nekoj državi članici i plove pod zastavom te države članice (2), pod uvjetom da ti brodovi udovoljavaju uvjetima za obavljanje kabotaže u toj državi članici (3).

Gore navedeni uvjeti nametnuti Uredbom zahtijevaju veću pozornost. Postavlja se i pitanje otvaranja tržišta za plovila koja ne udovoljavaju gore navedenim uvjetima.

2.2.1. Pojam „brodara Zajednice"

U članku 2. stavku 2. Uredbe razlikuju se tri vrste „*brodara Zajednice*".

> *'(a) državljani države članice s poslovnim nastanom u državi članici u skladu sa zakonodavstvom te države članice i koji obavljaju brodarsku djelatnost;*
>
> *(b) brodarska društva osnovana sukladno zakonodavstvu države članice čije se glavno mjesto poslovanja, i od kuda se izravno vrši nadzor, nalazi u državi članici; ili*
>
> *(c) državljani države članice nastanjeni izvan Zajednice ili brodarska društva s poslovnim nastanom izvan Zajednice, a koja nadzire državljanin države članice, ako su njihovi brodovi registrirani i viju zastavu države članice u skladu s njenim zakonodavstvom."*

Najčešće pitanje bilo je definicija pojma *„nadzor"* na koji se u Uredbi upućuje u dvije od tri kategorije *„brodara Zajednice"*.

U Uredbi je navedeno da *„brodari Zajednice"* uključuju *„brodarska društva osnovana sukladno zakonodavstvu države članice čije se glavno mjesto poslovanja, i od kuda se izravno vrši nadzor, nalazi u državi članici"* (članak 2. stavak 2. točka (b)). Komisija smatra da u ovom kontekstu pojam *„nadzor u državi članici"* znači da se u mjestu na području Unije donose važne odluke i obavlja svakodnevno upravljanje te da se sastanci upravnog odbora održavaju na području Unije.

U *„brodare Zajednice"* uključeni su i *„državljani države članice nastanjeni izvan Zajednice ili brodarska društva s poslovnim nastanom izvan Zajednice, a koja nadzire državljanin države članice, ako su njihovi brodovi registrirani i viju zastavu države članice u skladu s njenim zakonodavstvom"*. (članak 2. stavak 2. točka (c)). Komisija smatra da pojam *„nadzor državljana države članice"* iz tog članka znači da državljani Unije mogu imati odlučujući utjecaj na brodarsko društvo, na primjer ako državljani Unije drže većinu kapitala društva ili glasačkih prava, ili ako državljani Unije mogu imenovati više od polovine članova administrativnog, upravnog ili nadzornog odbora brodarskog društva[10].

[10] Za dodatne smjernice vidi i Pročišćenu obavijest Komisije o nadležnosti u skladu s Uredbom Vijeća (EZ) br. 139/2004 o kontroli koncentracija između poduzetnika (2008/C 95/01), SL C 95, 16.4.2008., str. 1.

2.2.2. Uvjeti za registraciju u državi članici i pristup nacionalnoj kabotaži

U Uredbi nije naveden popis registara država članica za koje su ispunjeni zahtjevi za registraciju i pristup nacionalnoj kabotaži. Taj bi popis u svakom slučaju s vremenom bio podložan promjenama.

Uvjet registracije u državi članici pretpostavlja da se predmetni registar nalazi na državnom području na kojem se primjenjuje Ugovor i zakoni koji iz njega proizlaze. Sukladno tome, brodovi upisani u registre Nizozemskih Antila, Otoka Man, Bermudskih Otoka ili Kajmanskih Otoka nisu korisnici Uredbe[11].

Za razliku od toga, brodovi registrirani u Gibraltaru korisnici su Uredbe budući da se Ugovor primjenjuje na tom području[12]. Brodovi registrirani u Gibraltaru imaju pravo pristupa pomorskoj kabotaži pod istim uvjetima kao i svi brodovi registrirani u nekoj državi članici.

U skladu s Uredbom, da bi brod iz države članice mogao obavljati kabotažu u drugoj državi članici, on prvo mora zadovoljavati sve uvjete za obavljanje kabotaže u državi članici u kojoj je registriran. Taj se zahtjev primjenjuje i na plovila koja su registrirana u državi članici bez izlaza na more i plove pod njezinom zastavom.

Sukladno tome, brodovi koji nemaju pristup nacionalnoj kabotaži nemaju ni pravo pristupa tržištima drugih država članica. Slično tomu, za brodove koji imaju uvjetovani pristup nacionalnom tržištu mogu se nametnuti slični uvjeti ako žele ploviti u drugoj državi članici. Na primjer, ako je registracija u drugom registru „X" države članice uvjetovana time da brod najmanje pola godine plovi na međunarodnim linijama, za taj brod upisan u taj registar „X" neće se moći tražiti širi pristup kabotaži u ostalim državama članicama (ondje neće imati pravo obavljati redovite plovidbe cijele godine).

2.3. Otvaranje tržišta za brodove koji nisu korisnici Uredbe

Nekoliko je država članica otvorilo svoja tržišta više nego što je Uredbom traženo, bilo *erga omnes* ili pomoću izuzeća i pojedinačnih odobrenja. Neke države članice s tzv. politikom *„otvorene obale"* dopuštaju i da plovila koja su registrirana u trećim zemljama i plove pod njihovim zastavama obavljaju pomorsku kabotažu između luka na njihovom državnom području. K tome, neke države članice predviđaju pojedinačna odobrenja za obavljanje pomorske kabotaže za plovila koja nisu korisnici Uredbe ili opća izuzeća od zahtjeva utvrđenih u Uredbi za plovila koja su registrirana u trećoj zemlji i plove pod njezinom zastavom u slučaju da nijedno plovilo registrirano u državi članici Unije nije raspoloživo[13]. Tom se praksom ne krši pravo Unije.

---

[11] Općenito, ta su područja dio prekomorskih zemalja i područja na koje se, sukladno članku 355. Ugovora, primjenjuju posebne mjere za pridruživanje državama članicama.

[12] U članku 355. stavku 3. Ugovora propisano je *„Odredbe ovog Ugovora primjenjuju se na europska područja za čije je vanjske odnose odgovorna država članica"*.

[13] Za pregled nacionalnih režima pomorske kabotaže vidi tablicu 3. radnog dokumenta službi Komisije priloženog Petom izvješću o provedbi Uredbe iz bilješke 6.

3. PODRUČJE PRIMJENE UREDBE (EEZ) BR 3577/92

U članku 2. stavku 1. Uredbe (EEZ) br. 3577/92 navedeno je da se Uredba primjenjuje na usluge pomorskog prometa (prijevoz putnika ili robe morem) u državi članici. Zatim je naveden okvirni popis vrsta usluga kabotaže obuhvaćenih tom Uredbom.

Prema Sudu, bez obzira što popis usluga pomorske kabotaže u članku 2. stavku 1. Uredbe nije potpun, usluge obuhvaćene područjem primjene Uredbe se, kao prvo, uobičajeno pružaju za naknadu i, kao drugo, kao što bitne značajke primjera u tom članku pokazuju, služe u svrhe prijevoza putnika ili robe morem između dva mjesta na državnom području jedne države članice[14].

Od stupanja Uredbe na snagu postavljena su četiri glavna pitanja u vezi člankom 2. stavkom 1. Što znači *„prijevoz morem"* i *„između luka"*? Jesu li plovila za razonodu obuhvaćena područjem primjene Uredbe? Je li kabotažni dio usluge međunarodnog kružnog putovanja obuhvaćen područjem primjene Uredbe? Trebaju li se usluge razvoza (feeder servis) smatrati uslugama kabotaže ili međunarodnim uslugama? Ta su pitanja zasebno obrađena u nastavku.

3.1. Definicija „prijevoza morem između luka"

U Uredbi nije definiran pojam *„prijevoza morem"*. Prema Sudu, da bi se taj pojam protumačio u obzir treba uzeti cilj te odredbe, a to je provesti slobodu pružanja usluga pomorske kabotaže sukladno uvjetima i iznimkama koji su u njoj utvrđeni[15].

Sukladno tome, Sud je razliku između *„unutarnjih voda"* i *„teritorijalnog mora"* u smislu međunarodnog prava (Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora od 10. prosinca 1982., *„Konvencija iz Montego Baya"*) smatrao nebitnom za svrhu definiranja pojma *„more"* u Uredbi[16]. Shodno tome, izraz *„prijevoz morem"* treba uključivati i usluge prijevoza koje se vrše na moru s kopnene strane polazne crte teritorijalnog mora *(„unutarnje vode")*, koje države mogu odrediti u skladu s tom Konvencijom.

Stoga, u skladu s mišljenjem nezavisnog odvjetnika[17], Komisija smatra da bi, u svrhu primjene Uredbe, *„prijevoz morem"* trebao uključivati ne samo usluge kabotažnog prijevoza izvršene na otvorenom moru, nego i one koje se obavljaju u morskim područjima kao što su zaljevi, estuariji[18], fjordovi i uvale.

U skladu sa sudskom praksom Suda, pojam *„luka"* obuhvaća infrastrukturu, iako manjih razmjera, čija je funkcija omogućiti utovar i istovar robe ili ukrcaj i iskrcaj putnika za prijevoz

---

[14] Predmet C-251/04 *Komisija Europskih zajednica protiv Helenske Republike* [2007.], ECR I-67., stavci 28. – 29.

[15] Predmet C-323/03 *Komisija Europskih zajednica protiv Kraljevine Španjolske* [2006.], ECR I-2161., stavak 24.

[16] Ibidem, stavak 25.

[17] Mišljenje nezavisnog odvjetnika Tizzana izneseno 10. studenoga 2005. u prethodno spomenutom predmetu C-323/03.

[18] Ušće rijeke u koje ulazi more.

morem[19]. Stoga svaka infrastruktura, čak i privremena, koja služi za potrebe pomorskog prometa omogućujući utovar i istovar robe ili ukrcaj i iskrcaj putnika ispunjuje tu definiciju.

Komisija želi istaknuti da brodski prijevoz putnika morem podliježe Uredbi (EEZ) br. 3577/92 čak i ako se promet odvija unutar jednog *„sustava luka"* kako je on definiran propisima dotične države članice (npr. prijelaz estuarija morem)[20]. Slično tome, plaćeni brodski prijevoz putnika morem u turističku svrhe koji počinje i završava u istoj luci s istim putnicima obuhvaćen je Uredbom budući da se ta usluga pruža za naknadu i služi za prijevoz putnika morem na državnom području jedne države članice.

3.2. Plovila za razonodu

Uredbom (EEZ) br. 3577/92 obuhvaćene su samo pomorske usluge *„koje se uobičajeno pružaju za naknadu."* U skladu s tim, većina djelovanja plovila za razonodu nije obuhvaćena njezinim područjem primjene.

3.3. Usluge kružnih putovanja

Usluge kružnih putovanja obuhvaćene su područjem primjene Uredbe (EEZ) br. 3577/92 kada se pružaju u državi članici (vidi članak 3. stavak 1. i članak 6. stavak 1. Uredbe)[21]. Pitanje je je li i kabotažni dio usluge međunarodnog kružnog putovanja obuhvaćen područjem primjene Uredbe.

Komisija smatra da se Uredba primjenjuje samo kad se putnici ukrcavaju i iskrcavaju u državi članici u kojoj se odvija kabotažni dio plovidbe.

Usluga kružnog putovanja koja počinje u državi članici „X" ili trećoj zemlji i završava u trećoj zemlji ili državi članici „X" te pristaje u lukama u državi članici „Y" nije obuhvaćena Uredbom (EEZ) br. 3577/92 ako se putnici ne ukrcavaju i ne iskrcavaju u lukama države članice „Y". U tom slučaju primjenjuje se Uredba Vijeća (EEZ) br. 4055/86 od 22. prosinca 1986. o primjeni načela slobode pružanja usluga u pomorskom prometu između država članica te između država članica i trećih zemalja[22].

3.4. Usluge razvoza (feeder servis)

Usluge razvoza (poznate i kao feeder servis odnosno razvoz međunarodnih tereta) usluge su u okviru kojih prijevoznik istovara robu iz plovila koje je doplovilo s polazišta kako bi istu robu prebacio na drugo plovilo koje nastavlja plovidbu do luke odredišta. Usluga se obično obavlja uz izravnu teretnicu. Postavljeno je pitanje trebaju li se te usluge smatrati međunarodnim uslugama, koje su obuhvaćene područjem primjene Uredbe (EEZ) br. 4055/86 (kojom se ne nameće nikakav zahtjeve u vezi sa zastavom), ili uslugama kabotaže, koje su obuhvaćene područjem primjene Uredbe (EEZ) br. 3577/92 (u kojoj postoji zahtjev u vezi sa zastavom).

U slučajevima kada se razvoz (*feedering*) sastoji od prethodnog ili daljnjeg prijevoza između dviju luka u istoj državi članici „X" tereta (a) s odredištem u državi članici „Y" ili u trećoj zemlji ili (b) koji dolazi iz države članice „Y" ili treće zemlje, država članica „X" može

---

19 Predmet C-323/03 *Komisija Europskih zajednica protiv Kraljevine Španjolske* [2006.], ECR I-2161., stavak 33.

20 Ibidem, stavak 34.

21 Predmet C-17/13 *Alpina River Cruises*, još nije objavljeno.

22 SL L 378, 31.12.1986., str. 1.

zadržati usluge razvoza (feeder servis) za plovila koja plove pod zastavom Unije. Zapravo, u svim državama članicama u kojima je kabotaža rezervirana za plovila koja plove pod zastavom Unije u skladu s Uredbom (EEZ) br. 3577/92, usluge razvoza (feeder servis) smatraju se uslugama kabotaže (uz iznimku Francuske[23] i Portugala), dok su u ostalim državama članicama usluge razvoza slobodne.

Ipak, treba imati na umu da se omogućivanjem poduzeću da obavlja usluge razvoza (feeder servis) za prijevoz međunarodnog tereta prije ili nakon međunarodne plovidbe mogu ostvariti znatne uštede u troškovima prijevoza i pridonijeti boljoj učinkovitosti ponuđenih usluga. Iz tog su razloga određeni aspekti razvoza sve češće predmet pregovaranja u razgovorima o trgovinskim sporazumima. Komisija stoga smatra da to pitanje iziskuje daljnje razmatranje u suradnji s državama članicama.

4. PRAVILA O POSADI

Pitanja posade tradicionalno su odgovornost država zastave. Pravila se znatno razlikuju od registra do registra. Na primjer, neke države članice propisuju stroge uvjete o državljanstvu kojima se zahtijeva da svi članovi posade budu državljani Unije. Druge samo zadržavaju mjesta zapovjednika i prvog časnika palube za državljane Unije. Različiti zahtjevi u vezi s državljanstvom uzrok su velikih razlika u troškovima između registara.

Kako bi se izbjeglo narušavanje tržišnog natjecanja na najosjetljivijim linijama, u članku 3. Uredbe predviđeno je da države članice *„domaćini”* mogu nametnuti svoja pravila o posadi za brodove koji obavljaju otočnu kabotažu. Države članice domaćini mogu odrediti i pravila o posadi za male brodove (brodove manje od 650 BRT). U praksi, šest je država članica odlučilo iskoristiti te odredbe Uredbe.

Međutim, kako se ne bi obezvrijedio sadržaj načela slobode pružanja usluga, Uredbom je utvrđeno da se pravila države zastave i dalje primjenjuju na teretne brodove iznad 650 BRT koji obavljaju otočnu kabotažu, kada predmetno putovanje prethodi putovanju u neku drugu državu ili iz nje ili ga slijedi*(„uzastopna kabotaža”)*.

Te odredbe potaknule su dva niza pitanja u vezi s opsegom nadležnosti države domaćina.

Prvi se odnosi na sadržaj pravila o posadi za koje je odgovorna država domaćin, a drugi na granicu između nadležnosti države domaćina i države zastave u slučaju uzastopne kabotaže.

Postavljeno je i pitanje primjenjuju li se pravila države domaćina ili države zastave na brodove za kružna putovanja koji obavljaju otočnu kabotažu. Sud je potvrdio tumačenje Komisije da su pravila o posadi za brodove za kružna putovanja iznad 650 BRT u nadležnosti države zastave, bez obzira obavlja li brod za kružna putovanja otočnu ili kopnenu kabotažu[24]. Država domaćin ne smije primjenjivati svoje propise o posadi na brodove za kružna putovanja iznad 650 BRT. Može ih primjenjivati samo na brodove za kružna putovanja manje od 650 BRT:

4.1. Sadržaj pravila o posadi koja može nametnuti država domaćin

U Uredbi nije navedeno koja su *„pitanja u vezi s posadom”* odgovornost države domaćina. Neki tvrde da je nadležnost države domaćina neograničena (u Uredbi se upućuje na *„sva”*

[23] Administrativna bilješka od 9. veljače 2007. o tumačenju članka 257. francuskog Carinskog zakonika.

[24] Predmet C-288/02 *Komisija Europskih zajednica protiv Helenske Republike* [2004.], ECR I-10071.

pravila o posadi). Komisija zauzima stroži pristup. Komisija smatra da nadležnost države domaćina treba biti ograničena kako bi se zaštitilo načelo slobode pružanja usluga, od kojeg ta nadležnost odstupa.

Komisija smatra da su države domaćini između ostalog nadležne za određivanje potrebnog udjela državljana Unije na brodovima koji obavljaju otočku kabotažu (i brodovima manjima od 650 BRT). Država članica stoga može zahtijevati da se posade takvih brodova sastoje samo od državljana Unije. Države članice mogu zahtijevati i da pomorci na brodu imaju socijalno osiguranje u Europskoj uniji. U vezi s radnim uvjetima, države članice mogu nametnuti pravila o minimalnoj plaći koja su na snazi u zemlji. U vezi s pravilima o sigurnosti i osposobljavanju (uključujući jezike koji se koriste na brodu), Komisija smatra da države članice mogu tražiti samo poštovanje važećih propisa Unije ili međunarodnih propisa (konvencija STCW i SOLAS), bez nerazmjernog ograničavanja slobode pružanja usluga.

U skladu s člankom 9. Uredbe, svaka država članica koja želi iskoristiti mogućnost primjene svojih pravila na pitanja u vezi s posadom treba se savjetovati s Komisijom. Područje primjene i sadržaj predviđenih mjera bit će podložni pojedinačnim analizama u svjetlu prethodno navedenih načela nužnosti i proporcionalnosti.

4.2. Uzastopna kabotaža

U članku 3. stavku 3. Uredbe navedeno je da *„od 1. siječnja 1999. teretni brodovi iznad 650 BRT koji provode otočnu kabotažu, a kada predmetno putovanje prethodi putovanju u ili iz neke druge države ili ga slijedi, sva pitanja vezana uz posadu odgovornost su države u kojoj je brod registriran (država čiju zastavu brod vije)”*.

Sud je odlučio da plovidba koja prethodi kabotažnoj plovidbi ili je slijedi u načelu znači svako putovanje u drugu državu ili iz nje, neovisno o tome prevozi li plovilo teret[25].

Suprotno napomeni Komisije u Komunikaciji o tumačenju iz 2003., Sud smatra da se pravila države zastave ne primjenjuju samo kada se roba prevozi tijekom međunarodnog dijela plovidbe koja prethodi kabotažnom dijelu plovidbe ili ga slijedi, nego i kada se ta plovidba obavlja u balastu (bez tereta na brodu). Na temelju toga Komisija ne može prihvatiti da države članice nastave primjenjivati pravila države domaćina kada se međunarodna plovidba koja prethodi otočnoj kabotaži ili je slijedi obavlja u balastu.

Međutim, to ne znači da je brodarima dopušteno da uspostave izmišljenu međunarodnu plovidbu bez tereta u brodu kako bi izbjegli primjenu članka 3. stavka 2. u korist članka 3. stavka 3. i tako zaobiđu odredbe Uredbe[26].

Na nacionalnim je sudovima da utvrde, u skladu s pravilima o dokazivanju nacionalnog prava, je li došlo do takve zlouporabe.

Pravila o posadi koja se primjenjuju kada dotični brod ispunjuje obveze javne usluge navedena su u točki 5.3.2.2.

---

[25] Predmet C-456/04 *Agip Petroli SpA protiv Lučke kapetanije u Sirakuzi i drugih* [2006.], ECR I-3395., stavci 15. – 25.

[26] Ibidem, stavak 23.

4.3. Preispitivanje pravila o posadi

Sukladno Uredbi, Vijeće je do 1. siječnja 1999. na temelju prijedloga Komisije nakon detaljnog razmatranja gospodarskih i socijalnih posljedica liberalizacije otočne kabotaže trebalo donijeti konačna pravila o posadi.

Komisija je 17. lipnja 1997. predala Vijeću izvješće o navedenom, a 29. travnja 1998. i prijedlog Uredbe[27]. Svrha je prijedloga uopćavanje odgovornosti države zastave za pitanja u vezi s posadom. Država domaćin zadržala bi nadležnost za brodove manje od 650 BRT i za određivanje potrebnog udjela državljana Unije u posadama brodova koji obavljaju usluge redovitog putničkog i trajektnog prijevoza (uključujući mješovite usluge i usluge redovitih kružnih putovanja). Pomorci iz trećih zemalja na tim brodovima trebali su imati iste radne uvjete kao stanovnici država članica.

Prijedlog Komisije nije dobio odobrenje država članica. Komisija je stoga 11. prosinca 2001. predložila njegovo povlačenje. Komisija trenutačno nema namjeru podnijeti novi prijedlog. U skladu s tim, pravila utvrđena u članku 3. Uredbe neće biti izmijenjena u kratkom roku.

Međutim, prilikom pripreme petog izvješća o provedbi Uredbe Komisija je postala svjesna da nedostatak jednostavnog pristupa brodara zakonodavstvu države domaćina o zahtjevima za posadu često sprječava daljnji razvoj otočne kabotaže. Kako bi se taj problem riješio, Komisija potiče države članice koje primjenjuju članak 3. stavak 2. Uredbe da odrede kontaktne točke s kojima brodari mogu kontaktirati kako bi dobili informacije o primjenjivim pravilima države domaćina koja se odnose na posadu.

5. JAVNA USLUGA

Pomorski prijevoz putnika i robe ključan je za stanovnike europskih otoka. Stoga je izrađen poseban skup pravila kako bi se zaštitile neke od tih pomorskih veza koje nisu odgovarajuće pokrivene na tržištu.

Uredbom se državama članicama nudi okvir da na kompatibilan način organiziraju tržišnu intervenciju kroz ograničenja pristupa tržištu koja se odnose na obveze javne usluge u pomorskom prometu. Osim toga, dodjeljivanje javnih sredstava za nadoknadu troškova pružanja javne usluge mora biti u skladu s pravilima EU-a o državnim potporama. Svrha je ovog odjeljka dodatno pojasniti, prema potrebi, uvjete utvrđene Uredbom i pravila o državnim potporama s ciljem usklađivanja javne intervencije s općim pravilima Ugovora.

5.1. Geografski opseg linija javne usluge

U skladu s tekstom članka 4. stavka 1. Uredbe, linije javne usluge moraju pokrivati rute do ili s otoka ili između njih.

Uredba ne sadržava definiciju *„otoka”*. Komisija smatra da bi primjena članka 4. trebala biti ograničena na otoke kojima se može pristupiti samo morem ili zrakom i koji nemaju stalne kopnene veze s europskim kopnom. Sukladno tome, poluotok koji je cestom ili željeznicom trajno povezan s kopnom (kao što je Peloponez) ne može se smatrati *„otokom”*[28].

---

[27] COM(1998) 251 završna verzija.

[28] Predmet C-288/02 *Komisija Europskih zajednica protiv Helenske Republike* [2004.], ECR I-10071., stavak 42.

U skladu s mišljenjem nezavisnog odvjetnika Tizzana, mogućnost primjene članka 4. stavka 1. može se proširiti na usluge koje se obavljaju između mjesta koja su u sličnom položaju kao otoci (npr. obale dugih fjordova ili estuariji s kojima nema izravnih cestovnih veza) i gdje postoji jednaka potreba za osiguranjem prikladnosti usluga pomorskog prijevoza[29].

U studiji izrađenoj za Komisiju[30] navedeno je da se dugi estuariji ili fjordovi koje dovode do zaobilaznog putovanja cestom od oko 100 km[31] za svrhe ovog odjeljka mogu smatrati otocima, budući da se izoliranjem konurbacija može uzrokovati sličan problem.

5.2. Linije otočke kabotaže na kojima se mogu nametnuti obveze javne usluge

O tome koje na kojim je linijama potrebna obveza javne usluge odlučuju države članice (prema potrebi uključujući regionalna i lokalna tijela javne vlasti), a ne brodari. Naime, obveze javne usluge mogu se predvidjeti za redovite (linijske) usluge otočne kabotaže u slučaju da tržište ne pruža odgovarajuće usluge.

U skladu s uvjetima Uredbe, države članice mogu nametnuti obveze javne usluge kako bi *„osigurale prikladnost"* usluga redovitog pomorskog prijevoza do nekog otoka (ili u nekom estuariju) gdje brodari Unije, vodeći se svojim komercijalnim interesom, ne bi pružali usluge na odgovarajućoj razini ili pod istim uvjetima[32]. Poslovanje bi inače trebalo ostati slobodno.

Pri nametanju obveze javne usluge za usluge opisane u članku 4. stavku 1. Uredbe, države članice moraju ograničiti svoju intervenciju na osnovne zahtjeve navedene u članku 4. stavku 2. i ispuniti zahtjev nediskriminacije iz članka 4. stavka 1. Uredbe prema svim brodarima Unije koji su zainteresirani za tu liniju. Taj se zahtjev mora strogo poštovati pri odlučivanju o sadržaju obveza koje treba ispuniti i tijekom administrativno postupka koji će završiti odabirom operatera za određenu uslugu ili utvrđivanjem iznosa naknade.

5.3. Obveze koje se mogu nametnuti

5.3.1. Razlika između obveze javne usluge i ugovora o obavljanju javne usluge

U Uredbi (EEZ) br. 3577/92 napravljena je razlika između *„obveze javne usluge"* (vidi članak 2. stavak 4. i članak 4. stavak 2. Uredbe) i *„ugovora o obavljanju javne usluge"* (vidi članak 2. stavak 3.).

Ugovori o obavljanju javnih usluga instrument su koji se obično koristi za utvrđivanje obveze javne usluge kada primjena horizontalnog pristupa na sve brodare koji namjeravaju opsluživati neku liniju nije dostatna za ispunjenje osnovnih potreba za prijevozom, a posebno općih uvjeta koji se odnose na kakvoću određene usluge.

Članak 4. stavak 2. Uredbe sadržava iscrpan popis zahtjeva koji mogu biti uvedeni prilikom nametanja obveze javne usluge. Članak 2. stavak 3. Uredbe sadrži samo naznaku područja primjene ugovora o obavljanju javne usluge, pa države članice mogu učiniti više. U praksi, zahtjevi kakvoće često su dio ugovora o obavljanju javne usluge, no ne mogu se uvesti kao

---

[29] Mišljenje nezavisnog odvjetnika Tizzana izneseno 10. studenoga 2005. u prethodno spomenutom predmetu C-323/03, točke 39. – 45.

[30] Studija o malim otocima i estuarijima (2002.), ICF Consulting.

[31] Omjer između udaljenosti oko estuarija i promjera estuarija u trebao bi biti jedan prema 10 ili više.

[32] Vidi uvodnu izjavu 9. i članak 2. stavak 4. Uredbe. Vidi i presudu u predmetu C-205/99 *Analir protiv opće državne uprave* [2001.], ECR I-1271., stavak 31 i dalje.

dio obveze javne usluge. U odnosu na obveze javne usluge, zahtjev koji se odnosi na brodarov *„kapacitet pružanja usluge”* može uključivati obvezu u vezi s njegovom solventnošću, kao i zahtjev da nema nepodmirenih dugovanja za poreze i socijalne doprinose[33]. Komisija smatra da obveza korištenja brzog trajekta također može spadati u ovu kategoriju.

Ako se nametnu obveze javne usluge, zahtjeve koji se odnose na redovitost i učestalost usluge mogu ispuniti svi brodari koji opslužuju istu liniju zajedno, a ne pojedinačno[34].

Države članice mogu nametnuti obveze javne usluge i sklapati ugovore o obavljanju javnih usluga samo ako su za svaku obuhvaćenu liniju utvrdile da bi redovne usluge prijevoza bile nedostatne (tj. ne bi se obavljale u mjeri ili sukladno uvjetima koje je utvrdilo tijela javne vlasti, prema potrebi) ako bi njihovo obavljanje bilo prepušteno samo tržišnim silama. K tome, obveza javne usluge ili ugovor o obavljanju javne usluge mora biti nužan i razmjeran cilju osiguranja prikladnosti redovitih usluga prijevoza sa otoka i na njih[35]. Drugim riječima, države članice ne smiju nametnuti obveze javne usluge i ugovore o obavljanju javnih usluga za usluge koje, na zadovoljavajući način i sukladno uvjetima kao što su cijena, kontinuitet i pristup usluzi, u skladu s javnim interesom kao ga je definirala država, već pružaju poduzeća koja djeluju u normalnim tržišnim uvjetima[36].

Komisija podsjeća da, iako države članice imaju široko diskrecijsko pravo u određivanju potreba za javnim uslugama i opsega tih usluga, takva odluka države članice tom pogledu podliježe Komisijinoj kontroli očite pogreške u procjeni[37].

5.3.2. Načelo nediskriminacije.

U skladu s načelom nediskriminacije iz Uredbe države članice ne smiju odrediti obveze koje su prilagođene određenom brodarskom društvu i koje bi spriječile ulazak drugih brodara Unije na tržište ili primijeniti obveze s tim učinkom.

Komisija posebno želi skrenuti pozornost država članica na probleme prouzročene sljedećim dvjema vrstama odredbi.

5.3.2.1. Preuzimanje plovila

Prvo, postavljeno je pitanje smiju li države članice prilikom objave natječaja za ugovor o obavljanju javne usluge zahtijevati da uspješni ponuditelj preuzme plovila i posadu od prethodnog operatera. Komisija smatra da bi se, u većini slučajeva, takvom obvezom prekršila Uredba (EEZ) br. 3577/92 jer bi ona bila diskriminajuća. Spriječila bi brodare Unije da se nadmeću sa svojim plovilima i dala prednost postojećem operatoru ako on bude kandidat za vlastitu zamjenu.

---

[33] Prethodno naveden predmet C-205/99, stavci 45. do 51.

[34] Ako otok treba opslužiti četiri puta tjedno a dva su brodara spremna sudjelovati u poslovanju, svaki od njih treba se obvezati na plovidbu dvaput tjedno ili jedan jedanput a drugi triput tjedno.

[35] Spojeni predmeti C-128/10 i C-129/10 *Naftiliaki Etaireia Thasou* [2011.] ECR I-1887., stavak 54.

[36] Komunikacija Komisije o primjeni pravila o državnim potporama Europske unije na naknadu koja se dodjeljuje za obavljanje usluga od općeg gospodarskog interesa (SL C 8, 11.1.2012., str. 4.), točka 48.

[37] Predmet T-17/02 *Fred Olsen* [2005.], ECR II-2031., stavak 216. i Odluka Komisije 2013/435/EU od 2. svibnja 2013. o državnoj potpori SA.22843 (2012/C) (ex 2012/NN) koju dodjeljuje Francuska u korist Société Nationale Corse Méditerranée et la Compagnie Méridionale de Navigation, SL L 220, 17.8.2013., str. 20. – 45.

Međutim, Komisija se slaže da bi, ako opsluživanje otoka zahtijeva korištenje plovila čija je konstrukcija tako posebna da se ne može lako naći ili prodati na tržištu ili koristiti u druge svrhe, zahtjev za preuzimanjem plovila bio manje ograničavajući za slobodu pružanja usluga nego da se usluga dodijeli jednom brodaru s ugovorom koji bi bio dovoljno dugog trajanja da se omogući potpuna amortizacija namjenski izrađenog plovila. U takvim slučajevima daljnji operateri mogu uzeti plovilo u zakup – pod vrlo jasnim uvjetima detaljno navedenima u natječajnoj dokumentaciji – od društva vlasnika plovila osnovanog u tu svrhu. Obveza novog pružatelja usluga da preuzme brod izravno od prethodnika također bi bila prihvatljiva.

Kada tijela vlasti država članica sama posjeduju plovila ili na drugi način raspolažu njima, ona se mogu staviti na raspolaganje svim potencijalnim operaterima usluge pod istim nediskriminirajućim uvjetima.

5.3.2.2. Uvjeti za posadu

Drugo, postavljena su i pitanja o uvjetima za posadu koji se mogu nametnuti u okviru obveza javne usluge i ugovora o obavljanju javnih usluga.

Komisija smatra da bi pravila koja se mogu nametnuti u okviru obveze javne usluge i ugovora o obavljanju javne usluge (članak 4. Uredbe) trebala biti ograničena na zahtjeve koji su ključni za potrebe javne usluge i ne prelaze ono što je nužno za pružanje usluge. To će trebati ispitati na pojedinačnoj osnovi.

Komisija napominje da države članice mogu odlučiti nametnuti u okviru obveza javne usluge i ugovora o obavljanju javne usluge ista pravila koja su države članice domaćini nametnule za sva plovila koja sudjeluju u usluzi otočne kabotaže (članak 3. stavak 2. Uredbe). Ta su pravila navedena u odjeljku 4. ove Komunikacije.

5.4. Postupak nametanja obveze javne usluge i sklapanja ugovora o obavljanju javnih usluga

Države članice na raspolaganju imaju nekoliko administrativnih sredstava za nametanje *„obveze javne usluge”* koji se primjenjuju na sve operatere na određenoj liniji, kao što su sustav izjava, sustav licenciranja ili sustav odobrenja. Države članice također mogu nametnuti obveze javne usluge sklapanjem ugovora o obavljanju javne usluge s jednim ili ograničenim brojem operatera.

Sud je u predmetu C-205/99 izjavio da je ograničeni postupak kao što je postupak odobrenja prihvatljiv pod uvjetom da je nužan (kada se *„može dokazati stvarna potreba za javnom uslugom koja proizlazi iz nedostatnih usluga redovitog prijevoza u uvjetima slobodnog tržišnog natjecanja”*), razmjeran željenom cilju i temeljen na objektivnim, nediskriminirajućim kriterijima koji su unaprijed poznati obuhvaćenim poduzećima. Poduzećima bi trebalo dati i pravo žalbe protiv svih odluka[38].

5.4.1. Primjenjiva pravila o javnoj nabavi

Kada nadležno tijelo države članice sklapa ugovor o obavljanju javne usluge, mora poštovati primjenjiva pravila o nabavi. Dana 26. veljače 2014. Vijeće i Europski parlament donijeli su novu Direktivu o dodjeli ugovora o koncesiji (dalje u tekstu: Direktiva o koncesijama)[39].

[38] Prethodno naveden predmet C-205/99. Vidi i spojene predmete C-128/10 i C-129/10 *Naftiliaki Etaireia Thasou* [2011.] ECR I-1887., stavak 52. i dalje.

[39] Direktiva 2014/23/EU Europskoga parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2014. o dodjeli ugovora o koncesiji, SL L 94, 28.3.2014., str. 1.

Istoga dana Vijeće i Europski parlament donijeli su i Direktivu 2014/24/EU i Direktivu 2014/25/EU (dalje u tekstu: direktive o javnoj nabavi)[40].

Prema iskustvu Komisije, većina ugovora o obavljanju javne usluge dodijeljenih primjenom članka 4. Uredbe predstavljaju *„koncesije za usluge"* u smislu propisa o javnoj nabavi. Naime, takvim ugovorom nadležno tijelo povjerava pružanje usluge pomorske kabotaže brodaru na određeno vrijeme. Brodar je dužan pružati uslugu prijevoza utvrđenu ugovorom, obično za financijsku naknadu nadležnog tijela[41]. Brodar u načelu snosi poslovni rizik (ako to nije slučaj, taj se ugovor smatra ugovorom o javnoj nabavi u smislu direktiva o javnoj nabavi), koji obuhvaća rizik povezan s potražnjom za njegovim uslugama prijevoza, budući da nadležna tijela u ugovoru o obavljanju javne usluge obično ne jamče da će brodar povratiti sva ulaganja ili pokriti troškove nastale prilikom izvršavanja svojih ugovornih obveza.

Za dodjelu ugovora o obavljanju javne usluge koji su obuhvaćeni područjem primjene Direktive o koncesijama, nadležno tijelo mora jednako i bez diskriminacije postupati prema svim brodarima i mora djelovati na transparentan i razmjeran način kako bi osiguralo stvarno tržišno natjecanje[42]. Nadalje, Direktivom se propisuje i obveza objavljivanja obavijesti o koncesiji i pripadajuće obavijesti o dodjeli ugovora u *Službenom listu Europske unije*[43]. Utvrđene su i obveze u vezi s kriterijima za odabir i dodjelu ugovora i postupovna jamstva s ciljem osiguranja transparentnosti i jednakog postupanja, posebno tijekom pregovora nadležnog tijela s ponuditeljima.

U vezi s dodjelom ugovora o obavljanju javne usluge koji su obuhvaćeni područjem primjene direktiva o javnoj nabavi, potrebno je istaknuti da se u novim direktivama ukida razlika između prioritetnih i neprioritetnih usluga. U direktivama o javnoj nabavi 2004/17/EZ i 2004/18/EZ usluge prijevoza vodnim putovima definirane su kao neprioritetne i podlijegale su samo ograničenom broju zahtjeva (o tehničkim specifikacijama i obavijesti o dodjeli). U okviru novih direktiva o javnoj nabavi, sklapanje ugovora o obavljanju javne usluge koji su obuhvaćeni područjem primjene tih direktiva u načelu podliježe svim zahtjevima utvrđenima u direktivama.

U slučaju ugovora koji su ispod granične vrijednosti za primjenu Direktive o koncesijama ili direktiva o javnoj nabavi, u postupku odabira i dodjele ugovora ipak treba ispuniti zahtjeve Ugovora o nediskriminaciji i jednakom postupanju koji podrazumijevaju obvezu transparentnosti. Prema Sudu, obveza transparentnosti sastoji se od osiguravanja dostatne razine oglašavanja u korist svih potencijalnih ponuditelja kako bi se tržište usluga otvorilo za tržišno natjecanje i preispitala nepristranost postupaka[44].

---

[40] Direktiva 2014/24/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2014. o javnoj nabavi i o stavljanju izvan snage Direktive 2004/18/EZ, SL L 94, 28.3.2014., str. 65; Direktiva 2014/25/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2014. o nabavi subjekata koji djeluju u sektoru vodnog gospodarstva, energetskom i prometnom sektoru te sektoru poštanskih usluga i stavljanju izvan snage Direktive 2004/17/EZ, SL L, 28.3.2014., str. 243.

[41] Vidi i prethodno naveden predmet C-205/99, stavci 63. i 65.

[42] Članci 3. i 30.

[43] Članci 31. – 33.

[44] Vidi Komunikaciju Komisije o tumačenju koncesija u okviru prava Zajednice (SL C 121, 29.4.2000., str. 2.), Komunikaciju Komisije o tumačenju prava Zajednice koje se primjenjuje na dodjele ugovora koje nisu ili

5.4.2. Odabir postupka dodjele ugovora

U članku 4. Uredbe 3577/92 zahtijeva se da, pri sklapanju ugovora o obavljanju javne usluge, države članice ne smiju diskriminirati brodare.

Komisija smatra da se dodjelom ugovora o obavljanju javne usluge općenito riskira diskriminacija operatera, budući da ugovor obično dobije samo jedan operater na određenoj liniji. Stoga Komisija smatra da je pokretanje otvorenog javnog natječaja u načelu najlakši način da se izbjegne diskriminacija. Postupak dodjele ugovora koji uključuje pregovore s mogućim ponuditeljima može biti u skladu s načelom nediskriminacije pod uvjetom da su pregovori između tijela u postupku i poduzeća koja su dostavila ponude u natječajnom postupku nepristrani, pravedni i transparentni[45]. Komisija smatra da se izravnom dodjelom ugovora ne poštuje načelo nediskriminacije i transparentnosti utvrđeno u članku 4. Uredbe. Isto tako, svi natječajni postupci oblikovani tako da nepotrebno ograničavaju broj mogućih ponuditelja nisu u skladu s načelima nediskriminacije i transparentnosti.

Nadalje, kako bi se zajamčila usklađenost s tim načelima, razdoblje od pokretanja postupka nadmetanja do datuma od kojega treba početi pružanje usluga prijevoza treba biti primjerene i razumne duljine. Komisija smatra da prekratka razdoblja koja nedostatno odražavaju potrebe usluge kabotaže koja se dodjeljuje (npr. u odnosu na veličinu tržišta, zahtjeve u vezi kakvoćom ili učestalošću) mogu dati prednost postojećem brodaru, što je u suprotnosti s načelom jednakog postupanja.

Komisija želi naglasiti i da izbor postupka dodjele ugovora utječe na procjenu moguće financijske naknade koja se daje za izvršenje ugovora o obavljanju javne usluge u odnosu na pravila o državnim potporama. Naime, da ne bi bila smatrana državnom potporom, ta naknada mora ispunjivati četiri kriterija koje je Sud utvrdio u presudi u predmetu *Altmark*[46]. U skladu s četvrtim kriterijem *Altmark*, ponuđena naknada mora biti rezultat postupka javne nabave koji omogućuje izbor ponuditelja koji bi takve usluge mogao pružiti po najpovoljnijim uvjetima za zajednicu ili rezultat usporedne analize s tipičnim poduzećem kojim se dobro upravlja i koje ima odgovarajuća potrebna sredstva. Komisija smatra da će tijela javne vlasti najjednostavnije ispuniti četvrti kriterij*Altmark* provedbom otvorenog, transparentnog i nediskriminirajućeg postupka javne nabave[47]. Kao posljedica toga, pod uvjetom da su preostali uvjeti utvrđeni u presudi u predmetu *Altmark* ispunjeni, taj će postupak općenito isključivati i postojanje državne potpore[48].

Uredbom se od država članica ne zahtijeva da prijave svaki ugovor o obavljanju javne usluge koji sklope. Ako ugovor uključuje naknadu za troškove pružanja javne usluge, u skladu s

---

nisu u potpunosti u skladu s odredbama direktiva o javnoj nabavi (SL C 179, 1.8.2006., str. 2.) i predmet C-324/98 *Teleaustria i Telefonadress protiv Telekom Austria* [2000.], ECR I-10745., stavak 60.

[45] Vidi i točku 66. Komunikacije Komisije o primjeni pravila o državnim potporama Europske unije na naknadu koja se dodjeljuje za obavljanje usluga od općeg gospodarskog interesa (SL C 8, 11.1.2012., str. 4.).

[46] Predmet C-280/00 *Altmark Trans GmbH and Regierungspräsidium Magdeburg* protiv *Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH* („*Altmark*") [2003.], ECR I-7747.

[47] Točke 63. – 64. Komunikacije Komisije o primjeni pravila o državnim potporama Europske unije na naknadu koja se dodjeljuje za obavljanje usluga od općeg gospodarskog interesa (SL C 8, 11.1.2012., str. 4.).

[48] Ibidem, točke 65. – 68.

pravilima o državnim potporama, možda će ga trebati unaprijed najaviti Komisiji (više pojedinosti o tome navedeno je u točki 5.6. ove Komunikacije). Obveza prijave propisana u članku 9. Uredbe odnosi se samo na akte šireg područja primjene kao što je opći pravni okvir za usluge kabotaže.

5.5. Pristup tržištu i tržišno natjecanje za linije javne usluge

Nametanjem obveze javne usluge države članice interveniraju u uvjete pristupa tržištu za određene linije, što može narušiti tržišno natjecanje ako se intervencija ne vrši na nediskriminirajući način. Te se intervencije mogu smatrati opravdanima i zakonitima s obzirom na cilj koji se želi ostvariti (osigurati dostatnost redovitih linijskih usluga prijevoza na otoke i s otoka te između njih). Svaka intervencija u vezi s obvezom javne usluge treba ostati razmjerna cilju koji se želi ostvariti. Ako prelazi okvire onoga što je nužno potrebno, ona nepotrebno ograničava slobodu koja je ključna za pravilno funkcioniranje unutarnjeg tržišta. Komisija u vezi s tim pitanjem želi razmotriti tri teme.

5.5.1. Isključivo pravo

Davanje isključivog prava brodaru na liniji javne usluge obično državama članicama omogućuje da postignu najmanji financijski teret za zajednicu, ali ograničava tradicionalnu slobodu poslovanja u sektoru pomorskog prometa.

Treba uspostaviti pravednu ravnotežu između ta dva načela.

U opravdanim slučajevima davanje isključivog prava može se smatrati jedinim odgovarajućim instrumentom za ispunjenje osnovnih potreba za prijevozom, kada se ono daje na ograničeno vremensko razdoblje i na temelju otvorenog, pravednog i nediskriminirajućeg postupka dodjele ugovora na razini Unije.

Komisija ipak naglašava da se u mnogim slučajevima mogu poduzeti manje ograničavajuće mjere od davanja isključivog prava kako bi se izbjeglo *„pobiranje vrhnja”* i smanjio potreban iznos financijske naknade. Operater koji je ugovorno obvezan obavljati obveze javne usluge cijele godine bez isključivog prava može trpjeti zbog ponašanja drugog operatera koji, bez ikakve obveze pružanja javne usluge, može ući na tržište samo u profitabilnijim mjesecima i ozbiljno smanjiti zaradu prvog operatera.

Komisija smatra da se svim operaterima koji obavljaju uslugu na istoj liniji paralelno s operaterom koji ima sklopljen ugovor o obavljanju javne usluge mogu nametnuti blage obveze pružanja javne usluge[49]. Na primjer, može se odrediti uvjet prema kojemu svaki brodar koji ulazi u liniju za koju je na snazi ugovor o obavljanju javne usluge u kojem se nameće cjelogodišnja usluga također mora raditi cijele godine.

5.5.2. Trajanje ugovora o obavljanju javne usluge

Uredbom se ne određuje maksimalno trajanje ugovora o obavljanju javne usluge. Međutim, iz članaka 1. i 4. Uredbe proizlazi da bi ugovori o obavljanju javne usluge trebali biti ograničenog trajanja kako bi se omogućilo redovito i otvoreno istraživanje tržišta.

Ako ugovor o obavljanju javne usluge predstavlja koncesiju u skladu s člankom 18. Direktive 2014/23/EU o dodjeli ugovora o koncesiji, u slučaju ugovora čije je trajanje dulje od pet godina, najdulje trajanje koncesije *„neće prelaziti vrijeme u kojem se očekuje da bi koncesionar mogao nadoknaditi uložena sredstva za izvršenje radova ili pružanje usluga te*

[49] O mogućnosti da država članica nametne obveze javne usluge usporedno s ugovorima o obavljanju javne usluge vidi i predmet C-205/99, stavci 60. do 71.

ostvariti povrat uloženog kapitala uzimajući u obzir ulaganja potrebna za ostvarivanje posebnih ciljeva ugovora".

S ciljem poštovanja načela razmjernosti u svakoj tržišnoj intervenciji, države članice trebale bi odabrati najmanje narušavajuća sredstva, pa i u smislu trajanja, za ispunjenje osnovnih potreba za pomorskim prijevozom. Svi brodari Unije trebali bi redovito dobivati mogućnost da se prijave za pružanje određene usluge (o tom pitanju vidi i točku 5.6. u nastavku).

U svojoj Komunikaciji o tumačenju iz 2003. Komisija je navela da ugovori o obavljanju javne usluge s trajanjem od više od šest godina obično ne ispunjavaju zahtjev o razmjernosti.

Međutim, iskustvo Komisije od 2003. pokazalo je da u nekim slučajevima ograničenje od šest godina odvraća brodare od nadmetanja budući da to razdoblje smatraju prekratkim za povrat ulaganja u pružanje usluga. Isto tako i tijela javne vlasti tvrde da bi kratkotrajni ugovori mogli odvratiti brodare od znatnijih ulaganja, čime se ugrožava inovativnost i moguće poboljšanje kakvoće usluge. Treba naglasiti i da je za pripremu postupka odabira za dodjelu ugovora o obavljanju javne usluge pomorske kabotaže potrebno određeno vrijeme.

Iz tog razloga Komisija smatra da ugovori o obavljanju javne usluge koji traju više od pet (u slučaju ugovora koji predstavlja koncesiju u smislu Direktive o koncesijama) ili šest godina mogu ispuniti zahtjev o razmjernosti pod uvjetom (1) da su opravdani objektivnim kriterijima, kao što je potreba za povratom ulaganja u obavljanje usluge pomorske kabotaže u normalnim radnim uvjetima (npr. ulaganja u plovila ili infrastrukturu) i (2) da ne dovode do sprječavanja pristupa tržištu.

Ne dovodeći u pitanje analize pojedinačnih slučajeva, prema iskustvu Komisije i informacijama koje pružaju tijela javne vlasti, ugovori s trajanjem od najviše 12 godina mogu biti opravdani kako bi se omogućila amortizacija znatnog dijela troškova prosječnog novog trajekta, uz omogućavanje ispravnog funkcioniranja tržišta. Prema mišljenju Komisije, ugovori znatno duljeg trajanja (npr. kojima bi se omogućila potpuna amortizacija novog plovila s povratom uloženog kapitala) mogu ometati koristi konkurentskog pritiska na tržište kabotaže[50] (vidi i odjeljak 8. u nastavku).

5.5.3. Paketi linija

Države članice često žele grupirati linije javne usluge do različitih otoka i sa njih u jedan paket kako bi se postigla ekonomija razmjera i privukli operateri. Paketi sami po sebi nisu u suprotnosti s pravom Unije pod uvjetom da grupiranje u paket ne dovodi do diskriminacije i ne izaziva nepotrebne poremećaje tržišta.

O najprimjerenijoj veličini paketa treba odlučivati uzimajući u obzir najbolje sinergije za ispunjenje osnovnih potreba za prijevozom.

5.6. Dodijeljene javne subvencije za podmirenje obveze javne usluge

Uredba se primjenjuje na isti način bez obzira jesu li dodijeljene subvencije. Međutim, kada se dodijeli naknada za obveze javne usluge i ugovore o obavljanju javne usluge, to se mora učiniti u skladu s pravilima o državnim potporama Ugovora kako ga tumači Sud i s pravilima

[50] U slučaju C-323/03 *Komisija Europskih zajednica protiv Kraljevine Španjolske* [2006.], ECR I-2161., Sud je odlučio da nacionalna mjera kojom se usluga pomorskog prijevoza zadržava za jedno poduzeće putem administrativne koncesije u trajanju od 20 godina, a koja se može produljiti na razdoblje od 10 godina, predstavlja ograničenje slobode pružanja usluga (stavak 44.).

sadržanima u Komisijinom paketu instrumenata kojima se uređuju državne potpore za pružanje usluga od općeg gospodarskog interesa.

Taj paket sastoji se od sljedećih instrumenata:

(a) Komunikacije[51] u kojoj su objašnjeni ključni koncepti na kojima se temelji primjena pravila o državnim potporama na naknade za obavljanje javnih usluga te uvjeti (tzv. kriteriji Altmark[52]) prema kojima naknada za javne usluge ne predstavlja državnu potporu;

(b) Uredbe Komisije o potporama *de minimis* za pružanje usluga od općeg gospodarskog interesa[53] kojom je utvrđeno da naknade za obavljanje javnih usluga u iznosu koje ne premašuju 500 000 eura u bilo kojem razdoblju od tri fiskalne godine ne predstavljaju potporu, pod uvjetom da su ispunjeni uvjeti navedeni u toj Uredbi;

(c) Odluke[54] u kojoj su utvrđeni uvjeti pod kojima je državna potpora u obliku naknade za obavljanje javne usluge u skladu s unutarnjim tržištem i izuzeta od obveze prijave;

(d) Okvira za državnu potporu u obliku naknade za obavljanje javnih usluga[55] u kojem su utvrđeni uvjeti pod kojima naknada koja podliježe obvezi prijave[56] može biti proglašena sukladnom s člankom 106. stavkom 2 UFEU-a.

(e) Komisija je objavila i Vodič za primjenu pravila EU-a o državnim potporama, javnoj nabavi i unutarnjem tržištu za usluge od općeg gospodarskog interesa, a osobito za socijalne usluge od općeg interesa[57] u svrhu davanja dodatnih smjernica o primjeni pravila o uslugama od općeg gospodarskog interesa.

---

[51] Komunikacija Komisije o primjeni pravila o državnim potporama Europske unije na naknadu koja se dodjeljuje za obavljanje usluga od općeg gospodarskog interesa (SL C 8, 11.1.2012., str. 4.)

[52] Predmet C-280/00 *Altmark Trans GmbH i Regierungspräsidium Magdeburg protiv Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*.

[53] Uredba Komisije (EU) br. 360/2012 od 25. travnja 2012. o primjeni članaka 107. i 108. Ugovora o funkcioniranju Europske unije na potpore *de minimis* koje se dodjeljuju poduzetnicima koji pružaju usluge od općeg gospodarskog interesa (SL L 114, 26.4.2012., str. 8.).

[54] Odluka o primjeni članka 106. stavka 2. Ugovora o funkcioniranju Europske unije na državne potpore u obliku naknade za pružanje javnih usluga koje se dodjeljuju određenim poduzetnicima kojima je povjereno obavljanje usluga od općeg gospodarskog interesa (SL L 7, 11.1.2012., str. 3.).

[55] Komunikacija Komisije o okviru Europske unije za državnu potporu u obliku naknade za javne usluge, SL C 8, 11.1.2012., str. 15.

[56] Kada naknada za javne usluge ne ispunjava kriterije Altmark, ona nije obuhvaćena Uredbom o potporama *de minimis* za usluge od općeg gospodarskog interesa ni skupnim izuzećem u skladu s Odlukom.

[57] SWD(2013) 53 završna verzija/2, dostupno na adresi: http://ec.europa.eu/competition/state_aid/overview/new_guide_eu_rules_procurement_en.pdf

5.7. Slučaj „malih otoka”

Postupci za sklapanje ugovora o obavljanju javnih usluga u sektoru pomorstva mogu biti pretjerano složeni kada je riječ o organiziranju usluga za male otoke koje obično privlače samo lokalne operatere.

Radi usklađivanja ove posebnosti s potrebom poštovanja načela transparentnosti i nediskriminacije, a što se prema mišljenju Komisije može postići samo otvorenim, pravednim i nediskriminirajućim postupcima dodjele ugovora, Komisija smatra da se, ne dovodeći u pitanje pravila Unije o nabavi i državnim potporama, gdje je primjenjivo odabir odgovarajućeg operatera kojem će se povjeriti opsluživanje malog otoka može provesti na temelju jednostavnog poziva na iskaz interesa, bez pokretanja službenog natječajnog postupka, pod uvjetom da se to objavi na razini Unije, što se vrlo lako može provesti. Komisija smatra da može biti prihvatljivo i trajanje ugovora dulje od 12 godina.

Uredba (EEZ) br. 3577/92 ne sadržava definiciju malih otoka. Za svrhe ove Komunikacije iskustvo, a posebno studija izrađena za Komisiju[58], pokazuje da se može smatrati da *„mali otoci”* znače otoke gdje ukupni godišnji broj putnika prevezenih morem na otoke i sa njih iznosi 300 000 ili manje. Granična vrijednost od 300 000 putnika odnosi se na broj jednosmjernih putovanja, odnosno putnici koji putuju na otok i sa njega broje se dvaput. Što se tiče najudaljenijih regija, ta granična vrijednost primjenjuje se samo na poslovanje unutar regije (a ne poslovanje između najudaljenijih otoka i kopna).

Pojednostavljena se pravila u načelu mogu primjenjivati na prijevoz i putnika i robe u okviru ugovora o obavljanju javne usluge na *„mali otok”* i s njega. Međutim, prijevoz robe koji se u pravilu može organizirati po tržišnim uvjetima treba isključiti kad god postoji rizik od neopravdanog narušavanja tržišta.

Kada se u slučaju operatera koji opslužuje nekoliko malih otoka određuje je li postignuta granična vrijednost, u obzir treba uzeti ukupan broj putnika koje taj operater preveze u okviru javne usluge.

6. ZAŠTITNE MJERE

U članku 5. Uredbe navedeno je da države članice od Komisije mogu zatražiti da donese zaštitne mjere *„u slučaju ozbiljnog poremećaja unutarnjeg tržišta prometa zbog liberalizacije kabotaže”*. U članku 2. stavku 5. navedeno je da se te mjere mogu primjenjivati najduže godinu dana kada se na tržištu pojave problemi koji *„bi vjerojatno doveli do ozbiljnog i možebitno dugotrajnog viška ponude nad potražnjom, uzrokovani su ili pogoršani obavljanjem pomorske kabotaže i predstavljaju ozbiljnu prijetnju financijskoj stabilnosti i opstanku_velikog broja brodara Zajednice, pod uvjetom da kratkoročna i srednjoročna predviđanja za predmetno tržište ne ukazuju na znatna i dugotrajna poboljšanja”*.

Ta je odredba primijenjena samo jedanput, u Španjolskoj, kada je Uredba prvi put stupila na snagu[59].

---

[58] Studija o malim otocima i estuarijima (2002.), ICF Consulting.

[59] Odluka Komisije 93/396/EEZ od 13. srpnja 1993. o zahtjevu Španjolske da Komisija donese produljenje zaštitnih mjera u skladu s člankom 5. Uredbe (EEZ) br. 3577/92 o primjeni načela slobode pružanja usluga u pomorskom prometu između država članica (pomorska kabotaža), SL L 173, 16.7.1993., str. 33.

Treba naglasiti da pojedinačni slučajevi bankrota brodara na određenoj liniji nisu dovoljni za primjenu ove odredbe.

Izvješća o kabotaži objavljena od stupanja Uredbe na snagu pokazuju da liberalizacija kabotaže nije prouzročila nikakve ozbiljne poremećaje unutarnjeg tržišta prijevoza. Nije vjerojatno da bi sada prouzročila takav poremećaj, budući da je većina usluga liberalizirana.

7. PRIJELAZNE MJERE

U članku 6. Uredbe naveden je niz privremenih odstupanja od provedbe te Uredbe. Odstupanja utvrđena u tom članku istekla su 2004. Po pristupanju Hrvatske, koja je 1. srpnja 2013. postala država članica EU-a, članak 6. Uredbe izmijenjen je kako bi se osigurala neka privremena odstupanja za Hrvatsku[60].

U skladu s novim člankom 6. stavkom 4., ugovori o obavljanju javne usluge do hrvatskih otoka i između njih koji su sklopljeni prije datuma pristupanja Hrvatske mogu se primjenjivati do 31. prosinca 2016.

Prema članku 6. stavku 5., usluge prijevoza u kružnim putovanjima između hrvatskih luka koje se obavljaju brodovima do 650 BRT do 31. prosinca 2014. rezervirane su za brodove koji su upisani u hrvatski upisnik brodova i koji viju hrvatsku zastavu, kojima upravljaju brodarska poduzeća osnovana u skladu s hrvatskim pravom te čije se glavno sjedište nalazi i stvarna kontrola provodi u Hrvatskoj.

Konačno, u članku 6. stavku 6. propisane su dodatne zaštitne mjere do 31. prosinca 2014. za usluge prijevoza u kružnim putovanjima između luka država članica osim Hrvatske koje se obavljaju hrvatskim brodovima manjima od 650 BRT. Komisija može, na zahtjev države članice, u roku od 30 dana odlučiti da ta hrvatska plovila ne smiju obavljati usluge prijevoza u kružnim putovanjima između luka u određenim područjima država članica osim Hrvatske ako se dokaže da pružanje tih usluga ozbiljno remeti ili prijeti ozbiljnim poremećajem unutarnjeg tržišta prijevoza u dotičnim područjima.

Ako do isteka razdoblja od 30 radnih dana od datuma zahtjeva Komisija ne donese odluku, dotična država članica ovlaštena je primijeniti zaštitne mjere sve dok Komisija ne donese odluku. U slučaju nužde država članica može jednostrano donijeti privremene mjere na najviše tri mjeseca i o tome izvijestiti Komisiju. Te mjere Komisija može staviti izvan snage ili potvrditi dok ne donese svoju konačnu odluku.

8. PRIMJENA UREDBE (EZ) BR. 1370/2007 NA POMORSKU KABOTAŽU

Uredba (EZ) br. 1370/2007 Europskog parlamenta i Vijeća o uslugama javnog željezničkog i cestovnog prijevoza putnika i stavljanju izvan snage uredaba Vijeća (EEZ) br. 1191/69 i (EEZ) br. 1107/70[61] donijeta je 23. listopada 2007. U skladu s člankom 1. stavkom 2. ta Uredba primjenjuju se na nacionalno i prekogranično obavljanje usluga javnog prijevoza putnika željeznicom, drugim vrstama prijevoza tračnicama te cestom. U istom članku propisano je da *„države članice mogu primjenjivati ovu Uredbu na javni prijevoz putnika*

[60] Akt o uvjetima pristupanja Republike Hrvatske i prilagodbama Ugovora o Europskoj Uniji, Ugovora o funkcioniranju Europske unije i Ugovora o osnivanju Europske zajednice za atomsku energiju, članak 8. i Prilog V. točka 7. stavak 1., SL L 112, 24.4.2012., str. 21.

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

unutarnjim plovnim putovima i, ne dovodeći u pitanje Uredbu Vijeća (EEZ) br. 3577/92, na nacionalna mora".

Budući da Uredba (EZ) br. 1370/2007 ne sadrži definiciju *„nacionalnih mora"* niti je taj izraz definiran u bilo kojem aktu Unije ili međunarodnom aktu, Komisija je bila suočena s pitanjima o primjeni ove Uredbe na usluge pomorske kabotaže.

Kao prvo, Komisija želi naglasiti da se Uredba (EZ) br. 1370/2007 ne primjenjuje automatski na javni prijevoz putnika nacionalnim morima, nego se primjenjuje samo u slučajevima kada je država članica izričito odluči primijeniti.

Drugo, većina ugovora o obavljanju javne usluge i obveza javne usluge u pomorskoj kabotaži obuhvaća prijevoz putnika i tereta koje se obavljaju mješovitim putničko-teretnim trajektima, dok se Uredba (EZ) br. 1370/2007 može primijeniti samo na javni prijevoz putnika, a ne i tereta. Stoga države članice ne mogu primijeniti Uredbu (EZ) br. 1370/2007 na ugovore o obavljanju mješovite javne usluge koja uključuje prijevoz tereta.

Konačno, države članice mogu primjenjivati Uredbu (EZ) br. 1370/2007 za javni prijevoz putnika u nacionalnim morima u mjeri u kojoj to ne dovodi u pitanje primjenu Uredbe (EEZ) br. 3577/92. Stoga će u slučaju nesuglasja između odredbi tih dviju uredbi Uredba (EEZ) br. 3577/92 imati prednost pred proturječnom odredbom Uredbe (EZ) br. 1370/2007. Potonja Uredba može dopuniti Uredbu (EEZ) br. 3577/92 kada između njih ne postoji nesuglasje.

Određene odredbe Uredbe (EZ) br. 1370/2007 koje naizgled utječu na primjenu Uredbe (EEZ) br. 3577/92, a posebno odredbe o izravnoj dodjeli ugovora, isključivom pravu i trajanju ugovora, ukratko su obrađene u nastavku[62]. Procjena istovremene primjene dviju uredbi obuhvaća samo najčešća pitanja koja je Komisija zaprimila od stupanja na snagu Uredbe (EZ) br. 1370/2007 i ne obuhvaća iscrpno sve njezine odredbe.

Uredbom (EZ) br. 1370/2007 propisuje se da ugovore o obavljanju javne usluge treba dodijeliti u pravednim, otvorenim i nediskriminirajućim natječajnim postupcima[63]. Međutim, u Uredbi (EZ) br. 1370/2007 predviđene su neke iznimke od tog općeg načela, kao na primjer u članku 5. stavku 4., u kojem je navedeno da nadležna tijela ugovor o obavljanju javne usluge male vrijednosti mogu izravno dodijeliti malom ili srednjem operateru bez natječajnog postupka. Komisija smatra da je takvo izravno dodjeljivanje u načelu suprotno načelu nediskriminacije brodara utvrđenom u drugoj rečenici članka 4. stavka 1. Uredbe (EEZ) br. 3577/92. Stoga Komisija smatra da države članice prilikom primjene Uredbe (EZ) br. 1370/2007 ne mogu izravno dodijeliti ugovore o obavljanju javne usluge koji se odnose na prijevoz putnika nacionalnim morem bez provedbe postupka kojim se osigurava poštovanje načela nediskriminacije, transparentnosti i nepristranosti (vidi odjeljke 5.4. i 5.7. za pojednostavljena pravila u slučaju „malih otoka").

U skladu s člankom 3. stavkom 1. i stavkom 2. točkom (f) Uredbe (EZ) br. 1370/2007, države članice mogu operateru dati isključivo pravo u zamjenu za izvršavanje obveza javne usluge. U uvodnoj izjavi 8. te Uredbe podsjeća se da je tržištima prijevoza putnika koja su deregulirana i u kojima nema isključivih prava potrebno omogućiti da sačuvaju svoja obilježja i način djelovanja u onoj mjeri u kojoj su sukladni zahtjevima Ugovora. Pitanje isključivog prava iznimno je u pomorskoj kabotaži jer u načelu države članice mogu primijeniti manje

[62] Vidi i Komunikaciju Komisije o tumačenju smjernica koje se odnose na Uredbu (EZ) br. 1370/2007 o uslugama javnog željezničkog i cestovnog prijevoza putnika, SL L 92, 29.3.2014., str. 1.

[63] Članak 5. stavak 3. Uredbe (EZ) br. 1370/2007.

ograničavajuće mjere da bi zadovoljile potrebe za javnim prijevozom (vidi stavak 5.5.1. ove Komunikacije). Stoga Komisija smatra da države članice ne mogu uvesti isključivo pravo na temelju članka 3. stavka 1. Uredbe (EZ) br. 1370/2007 u javni prijevoz putnika na nacionalnim morskim linijama koje ne podliježu isključivim pravima u skladu s Uredbom (EEZ) br. 3577/92.

U prvoj rečenici članka 4. stavka 3. Uredbe (EZ) br. 1370/2007 navedeno je da je maksimalno trajanje ugovora o obavljanju javnih usluga *„10 godina za usluge gradskog i međugradskog javnog prijevoza te 15 godina za usluge željezničkog prijevoza putnika ili drugim vrstama prijevoza tračnicama”*. Uredbom nisu omogućeni modaliteti primjene tog članka na ugovore o javnom prijevozu putnika nacionalnim morem. Umjesto toga, u drugoj rečenici istog članka navodi se da je trajanje ugovora o javnim uslugama vezanih uz nekoliko načina prijevoza ograničeno na 15 godina ako željeznički prijevoz ili prijevoz drugim vrstama prijevoza tračnicama predstavlja više od 50 % vrijednosti predmetne usluge. Komisija smatra da država članica, u slučaju da odluči primjenjivati Uredbu (EZ) br. 1370/2007 na javni prijevoz putnika nacionalnim morem, treba ograničiti trajanje ugovora o obavljanju javne usluge vezanih uz nekoliko vrsta prijevoza, uključujući prijevoz nacionalnim morem, na najviše 15 godina, pod uvjetom da su ispunjeni uvjeti iz druge rečenice članka 4. stavka 3.

Čini se da bi u nekim slučajevima moglo biti korisno primijeniti Uredbu (EZ) br. 1370/2007 na usluge prijevoza putnika nacionalnim morem kada su te usluge uključene u širu mrežu javnog gradskog, prigradskog ili regionalnog putničkog prijevoza (npr. u okviru integriranih usluga lokalnog prijevoza koji uključuju estuarije ili unutar lagune).

Svaki put kada odluči primijeniti tu Uredbu na javni prijevoza putnika nacionalnim morem, država članica treba analizirati dovodi li bilo koja odredba njezinog mjerodavnog zakonodavstva u pitanje primjenu Uredbe (EEZ) br. 3577/92. Komisija želi naglasiti i da države članice, u skladu s obvezama koje proizlaze iz članka 9. Uredbe (EEZ) br. 3577/92, trebaju se savjetovati s Komisijom prije donošenja svih mjera za primjenu Uredbe (EZ) br. 1370/2007 na javni prijevoz putnika nacionalnim morem[64].

[64] O obvezi savjetovanja vidi predmet C-323/03 *Komisija protiv Kraljevine Španjolske* [2006.], ECR I-2161., stavci 69. – 70.