EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 22. 4. 2014
COM(2014) 232 final

OZNÁMENIE KOMISIE

o výklade nariadenia Rady (EHS) č. 3577/92, ktorým sa uplatňuje zásada slobody poskytovania služieb na námornú dopravu v rámci členských štátov (námorná kabotáž)

OZNÁMENIE KOMISIE

o výklade nariadenia Rady (EHS) č. 3577/92, ktorým sa uplatňuje zásada slobody poskytovania služieb na námornú dopravu v rámci členských štátov (námorná kabotáž)

ZHRNUTIE

Na základe skúseností získaných počas dvadsiatich rokov praktického uplatňovania nariadenia (EHS) č. 3577/92 sa Komisia rozhodla aktualizovať a zmeniť svoj výklad ustanovení nariadenia v záujme transparentnosti a právnej istoty. Týmto oznámením sa menia a nahrádzajú predchádzajúce výkladové oznámenia Komisie z roku 2003[1] a 2006[2].

Toto oznámenie sa predkladá len na informačné účely s cieľom pomôcť vysvetliť uvedené nariadenie. Naznačuje spôsob, akým Komisia zamýšľa toto nariadenie uplatňovať. Jeho účelom nie je revízia nariadenia ani zásah do právomoci súdneho dvora vo veciach výkladu.

Oznámenie sa začína vymedzením rozsahu slobody poskytovať služby v sektore námornej kabotáže. Uvádza sa v ňom, kto požíva túto slobodu, a pripomína sa, na ktoré služby sa toto nariadenie vzťahuje.

Ďalej sa spresňuje rozsah výnimiek zo slobody poskytovať služby, ako sa to stanovuje v danom nariadení. Existujú tri takéto výnimky. Po prvé, členské štáty majú právomoc zaviesť pravidlá týkajúce sa posádky na palube plavidiel menších ako 650 brt a plavidiel poskytujúcich ostrovné kabotážne služby medzi dvoma prístavmi na ich území. Po druhé, členské štáty môžu uložiť záväzky služby vo verejnom záujme a uzatvoriť zmluvy o poskytovaní služieb vo verejnom záujme s cieľom zabezpečiť primerane pravidelnú dopravu na ostrovy, z ostrovov a medzi ostrovmi. Napokon, členské štáty môžu požiadať Komisiu, aby prijala ochranné opatrenia na nápravu vážneho narušenia vnútorného trhu.

Toto oznámenie taktiež obsahuje prehľad prechodných opatrení na uplatňovanie tohto nariadenia, ktoré sa vzťahujú na Chorvátsko od jeho vstupu do Únie.

Oznámenie tiež obsahuje pokyny na uplatňovanie nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave, ktorým sa zrušujú nariadenia Rady (EHS) č. 1191/69 a (EHS) č. 1107/70[3] na služby námornej kabotáže.

---

[1] Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov o výklade nariadenia Rady č. 3577/92, ktorým sa uplatňuje zásada slobody poskytovania služieb na námornú dopravu v rámci členských štátov (námorná kabotáž) z 22.12.2003, KOM(2003) 595.

[2] Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov, ktorým sa aktualizuje a opravuje oznámenie o výklade nariadenia Rady (EHS) č. 3577/92, ktorým sa uplatňuje zásada slobody poskytovania služieb na námornú dopravu v rámci členských štátov (námorná kabotáž) z 11.5.2006, KOM(2006) 196.

[3] Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007, s. 1.

1. ÚVOD

Nariadenie Rady (EHS) č. 3577/92 (ďalej len „*nariadenie*“), ktorým sa uplatňuje zásada slobody poskytovania služieb na námornú dopravu v rámci členských štátov (námorná kabotáž)[4], ktoré bolo prijaté v čase vytvorenia vnútorného trhu, je teraz viac než dvadsať rokov staré. Od 1. januára 1993, kedy nadobudlo účinnosť, došlo v námornej kabotáži k postupnej liberalizácii.

Od roku 1993 Komisia podala viacero správ o ekonomickom a právnom pokroku tejto liberalizácie[5]. Vo svojich výkladových oznámeniach z roku 2003 a 2006 sa takisto zaoberala problémami súvisiacimi s výkladom.

V piatej správe o vykonávaní nariadenia[6] sa zdôrazňuje, že je potrebné ďalej objasniť určité aspekty usmernenia Komisie o uplatňovaní tohto nariadenia.

Týmto oznámením sa aktualizuje a mení predchádzajúce usmernenie, aby sa uviedlo do súladu s najnovšími právnymi predpismi EÚ a judikatúrou Súdneho dvora a aby lepšie zohľadňovalo zmeny v spôsobe, akým Komisia chápe určité ustanovenia nariadenia. Týka sa to najmä toho, ako Komisia vykladá ustanovenia nariadenia týkajúce sa posádky (bod 4 tohto oznámenia) a obdobie platnosti zmlúv o poskytovaní služieb vo verejnom záujme (bod 5.5.2 a oddiel 5.7 tohto oznámenia).

Prostredníctvom tohto oznámenia Komisia len predkladá výklad nariadenia na informačné účely. Jeho účelom nie je revízia nariadenia ani zasahovať do právomoci súdneho dvora vo veciach výkladu. Nie je ním dotknuté uplatňovanie pravidiel štátnej pomoci.

2. OTVORENIE TRHU NÁMORNEJ KABOTÁŽE

2.1. Sloboda poskytovať služby námornej kabotáže

Článkom 1 nariadenia (EHS) č. 3577/92 došlo k liberalizácii námornej kabotážne v krajinách, v ktorých bolo toto hospodárske odvetvie vyhradené pre štátnych príslušníkov. Sloboda poskytovať služby medzi dvoma prístavmi v tom istom členskom štáte je zaručená pre všetkých majiteľov lodí v Únii.[7]

Členské štáty nemôžu túto slobodu nijakým spôsobom obmedziť s výnimkou náležite opodstatnených prípadov. Z tohto dôvodu by členské štáty nemohli zaviesť režim predchádzajúceho povolenia okrem prípadu, keď takýto režim 1) je odôvodnený naliehavými dôvodmi všeobecného záujmu (napr. zabezpečenie bezpečnosti lodí a zavedenie poriadku v prístavných vodách), 2) je nevyhnutný a primeraný sledovanému cieľu a 3) sa zakladá na

[4] Ú. v. ES L 364, 12.12.1992, s. 7.

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

[6] COM(2014) 231.

[7] Oprávnenými subjektmi, na ktoré sa vzťahuje sloboda poskytovať služby, sa zaoberá bod 2.2.

objektívnych, nediskriminačných kritériách, ktoré sú príslušným majiteľom lodí vopred známe[8].

Členské štáty by mali preukázať splnenie všetkých uvedených podmienok, aby bolo možné stanoviť režimy, ktoré majú vplyv na uplatňovanie slobody poskytovať služby námornej kabotáže zo strany oprávnených subjektov podľa nariadenia.[9]

Komisia sa však domnieva, že členské štáty môžu na účely monitorovania trhu kabotáže požiadať majiteľov lodí, aby vopred poskytovali informácie o službách, ktoré zamýšľajú poskytovať. Takéto informácie môžu členským štátom pomôcť lepšie posúdiť skutočné potreby v oblasti dopravy.

Komisia sa nedomnieva, že členské štáty môžu požadovať od spoločností, aby mali na ich území zástupcu.

2.2. Oprávnené subjekty, na ktoré sa vzťahuje sloboda poskytovať služby

V článku 1 nariadenia sa stanovuje, na koho sa vzťahuje sloboda poskytovať služby námornej kabotáže. Sú to 1) *„majitelia lodí Spoločenstva“*, 2) ktorí majú svoje lode zaregistrované v registri členského štátu a plavia sa pod vlajkou tohto členského štátu, 3) ak spĺňajú podmienky pre výkon kabotáže v tomto členskom štáte.

Uvedené podmienky uložené týmto nariadením si zaslúžia zvýšenú pozornosť. Vyvstáva tiež otázka otvorenia trhu pre plavidlá, ktoré nespĺňajú uvedené podmienky.

2.2.1. Pojem „majiteľ lode Spoločenstva“

V článku 2 ods. 2 nariadenia sa rozlišujú tri druhy *„majiteľov lodí Spoločenstva“*.

> *a) štátni príslušníci členského štátu usadení v členskom štáte v súlade s vnútroštátnymi právnymi predpismi tohto členského štátu a vykonávajúci činnosti v lodnej doprave;*
>
> *b) lodné spoločnosti zriadené v súlade s vnútroštátnymi právnymi predpismi členského štátu, ktorých hlavné sídlo obchodu sa nachádza a výkon účinnej kontroly sa uskutočňuje v členskom štáte alebo*
>
> *c) štátni príslušníci členského štátu usadení mimo Spoločenstva alebo lodné spoločnosti usadené mimo Spoločenstva a kontrolované štátnymi príslušníkmi členského štátu, ak sú ich plavidlá registrované v členskom štáte a plavia sa pod vlajkou členského štátu v súlade s jeho vnútroštátnymi právnymi predpismi.*

Najviac otázok vyvoláva vymedzenie pojmu *„kontrola“*, ktorý sa v nariadení spomína v dvoch z troch kategórií *„majiteľ lode Spoločenstva“*.

---

[8] Spojené veci C-128/10 a C-129/10 *Naftiliaki Etaireia Thasou* Zb. 2011, s. I-1887, bod 43 *et seq.*

[9] Pozri aj oddiely 4 až 6 tohto oznámenia.

V nariadení sa stanovuje, že pod pojem *„majitelia lodí Spoločenstva" patria lodné spoločnosti zriadené v súlade s vnútroštátnymi právnymi predpismi členského štátu, ktorých hlavné sídlo obchodu sa nachádza a výkon účinnej kontroly sa uskutočňuje v členskom štáte* [článok 2 ods. 2 písm. b)]. Komisia sa domnieva, že pod pojmom *„účinná kontrola v členskom štáte"* sa v tejto súvislosti rozumie, že hlavné rozhodnutia sa prijímajú a každodenné riadenie sa vykonáva z miesta na území Únie a že stretnutia správnej rady sa konajú na území Únie.

„Majiteľmi lodí Spoločenstva" môžu byť aj *štátni príslušníci členského štátu usadení mimo Spoločenstva alebo lodné spoločnosti usadené mimo Spoločenstva a kontrolované štátnymi príslušníkmi členského štátu, ak sú ich plavidlá registrované v členskom štáte a plávajú pod vlajkou členského štátu v súlade s jeho vnútroštátnymi právnymi predpismi*. [článok 2 ods. 2 písm c)]. Komisia sa domnieva, že výraz *„kontrolované štátnymi príslušníkmi členského štátu"* uvedený v tomto článku znamená, že štátni príslušníci Únie môžu mať v lodnej spoločnosti rozhodujúci vplyv napríklad, ak väčšina kapitálu spoločnosti je v držbe štátnych príslušníkov Únie alebo ak v nej štátni príslušníci Únie majú väčšinu hlasovacích práv , alebo ak štátni príslušníci Únie môžu vymenovať viac než polovicu členov správneho, riadiaceho alebo dozorného orgánu lodnej spoločnosti[10].

2.2.2. Podmienky registrácie v členskom štáte a prístup k vnútroštátnej kabotáži

Nariadenie neobsahuje zoznam registrov členských štátov, ktoré spĺňajú podmienky registrácie a prístupu k vnútroštátnej kabotáži. Takýto zoznam by sa v každom prípade v priebehu času menil.

Podmienkou registrácie v členskom štáte je predpoklad, že príslušný register sa nachádza na území, na ktoré sa vzťahuje zmluva a právne predpisy, ktoré z nej vychádzajú. Preto lode zapísané v registroch Holandských Antíl, ostrova Man, Bermúd alebo Kajmaních ostrovov nepatria medzi oprávnené subjekty podľa nariadenia[11].

Naopak lode registrované v Gibraltári patria medzi oprávnené subjekty podľa nariadenia, pretože na toto územie sa zmluva vzťahuje[12]. Lode registrované v Gibraltári sú oprávnené na prístup k námornej kabotáži za rovnakých podmienok ako akákoľvek loď registrovaná v členskom štáte.

V nariadení sa tiež stanovuje, že ak chce loď z členského štátu prevádzkovať kabotáž v inom členskom štáte, musí najprv spĺňať všetky podmienky pre vykonávanie kabotáže v členskom

---

[10] Pre podrobnejšie pokyny pozri aj konsolidované oznámenie Komisie o právomoci podľa nariadenia Rady (ES) č. 139/2004 o kontrole koncentrácií medzi podnikmi, (2008/C 95/01) Ú. v. EÚ C 95, 16.4.2008, s. 1.

[11] Tieto územia sú väčšinou súčasťou zámorských krajín a území a na základe článku 355 zmluvy sa na ne vzťahujú osobitné dojednania pre pridruženie k členským štátom.

[12] V článku 355 ods. 3 zmluvy sa stanovuje, že *„ustanovenia zmlúv sa uplatňujú na európskych územiach, za ktoré v zahraničných vzťahoch zodpovedá členský štát"*.

štáte, v ktorom je registrovaná. Táto požiadavka sa vzťahuje aj na plavidlá registrované vo vnútrozemskom členskom štáte a plávajúce pod jeho vlajkou.

Preto lode, ktoré nemajú prístup k vnútroštátnej kabotáži, nemajú právo na prístup ani na trhy ostatných členských štátov. Podobne sa môžu na lode, ktoré majú podmienený prístup na vnútroštátny trh, uplatniť podobné podmienky, ak chcú pôsobiť v inom členskom štáte. Ak napríklad registrácia v druhom registri X členského štátu podlieha podmienke, aby bola loď aspoň polovicu roka prevádzkovaná na medzinárodných trasách, loď zapísaná v tomto registri X nebude môcť požadovať rozšírený prístup ku kabotáži v ostatných členských štátoch (nebude oprávnená poskytovať v nich pravidelné služby celoročne).

2.3. Otvorenie trhu pre lode, ktoré nie sú oprávnenými subjektmi podľa nariadenia

Viaceré členské štáty otvorili svoje trhy vo väčšom rozsahu, než vyžaduje nariadenie, či už plošne pre všetkých alebo prostredníctvom výnimiek a osobitných povolení. Niektoré členské štáty, ktoré uplatňujú politiku tzv. „otvoreného pobrežia“, umožňujú aj plavidlám registrovaným v tretej krajine plaviacim sa pod vlajkou tretej krajiny vykonávať námornú kabotáž medzi prístavmi, ktoré sa nachádzajú na ich území. Okrem toho niektoré členské štáty zvažujú možnosť udeľovať individuálne povolenia na výkon námornej kabotáže pre plavidlá, ktoré nie sú oprávnenými subjektmi podľa tohto nariadenia, alebo všeobecné výnimky z požiadaviek stanovených v tomto nariadení pre plavidlá registrované v tretej krajine a plaviace sa pod vlajkou tretej krajiny v prípade, že nie sú k dispozícii plavidlá registrované v členskom štáte Únie.[13] Takéto postupy nie sú v rozpore s právom Únie.

3. ROZSAH PÔSOBNOSTI NARIADENIA (EHS) Č. 3577/92

Z ustanovenia článku 2 ods. 1 nariadenia (EHS) č. 3577/92 vyplýva, že nariadenie sa vzťahuje na služby námornej dopravy (prepravu cestujúcich alebo tovaru po mori) v rámci členského štátu. Ďalej je v tomto ustanovení uvedený orientačný zoznam druhov kabotážnych služieb, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie.

Podľa Súdneho dvora napriek demonštratívnemu charakteru výpočtu služieb námornej kabotáže v článku 2 ods. 1 nariadenia sa služby spadajúce do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia jednak bežne poskytujú za odplatu a jednak, ako ukazujú základné vlastnosti príkladov uvedených v danom článku, slúžia na prepravu cestujúcich alebo tovaru po mori medzi dvomi miestami na území jedného členského štátu[14].

Od času, kedy toto nariadenie nadobudlo účinnosť, boli vznesené štyri hlavné otázky týkajúce sa článku 2 ods. 1. Čo sa rozumie pod pojmom *„preprava po mori“* a *„medzi prístavmi“*? Spadajú rekreačné plavidlá do rozsahu pôsobnosti nariadenia? Spadá do rozsahu nariadenia kabotáž v rámci medzinárodnej výletnej plavby? Mali by sa prípojné služby považovať za

[13] Pre prehľad vnútroštátnych režimov námornej kabotáže pozri tabuľku 3 pracovného dokumentu útvarov Komisie, ktorý je sprievodným dokumentom k piatej správe o vykonávaní nariadenia uvedenej v poznámke pod čiarou č. 6.

[14] Vec C-251/04 *Komisia Európskych spoločenstiev/Grécka republika* Zb. 2007 s. I-67, body 28 – 29.

kabotáž alebo za medzinárodné služby? Tieto otázky sú individuálne vysvetlené v ďalších odsekoch.

3.1. Vymedzenie pojmu *„preprava po mori medzi prístavmi“*

Pojem *„preprava po mori“* v nariadení vymedzený nie je. Podľa Súdneho dvora je v záujme výkladu tohto pojmu potrebné zohľadniť cieľ daného ustanovenia, ktorým je zavedenie slobody poskytovať služby v námornej kabotáži podľa podmienok a s výhradou výnimiek stanovených v danom nariadení[15].

Preto rozlišovanie medzi *„vnútrozemskými vodami“* a *„pobrežným morom“* v zmysle medzinárodného práva (Dohovor Organizácie Spojených národov o morskom práve z 10. decembra 1982 – *„dohovor z Montego Bay“*) Súdny dvor posúdil ako irelevantné na účely vymedzenia pojmu *„more“* podľa uvedeného nariadenia[16]. V dôsledku toho by pojem *„preprava po mori“* mal zahŕňať aj dopravné služby vykonávané vo vodách nachádzajúcich sa smerom k pevnine od základných línií pobrežného mora (*„vnútrozemské vody“*), ktoré môžu vytýčiť členské štáty v súlade s uvedeným dohovorom.

Preto je Komisia v súlade so stanoviskom generálneho advokáta[17] toho názoru, že na účely uplatňovania nariadenia by sa za *„prepravu po mori“* mali považovať nielen služby kabotážnej dopravy vykonávané na otvorenom mori, ale aj tie služby, ktoré sa prevádzkujú v oblastiach mora, ako sú zálivy, ústia riek[18], fjordy a zátoky.

Podľa judikatúry Súdneho dvora sa pod pojmom *„prístav“* rozumie infraštruktúra, aj malého rozsahu, ktorej účelom je umožniť nalodenie a vylodenie tovaru alebo cestujúcich prepravovaných po mori[19]. Do tohto vymedzenia pojmu preto spadá všetka infraštruktúra, a to aj v prípade, že nie je trvalá, ktorá slúži účelu námornej dopravy tým, že umožňuje nalodenie a vylodenie tovaru alebo cestujúcich.

Komisia upozorňuje, že nariadenie (EHS) č. 3577/92 sa vzťahuje na prepravu cestujúcich loďou po mori aj v prípade, že sa služba poskytuje v rámci jedného a toho istého *„prístavného systému“*, ako je vymedzený v právnych predpisoch príslušného členského štátu (napr. prekročenie ústia rieky po mori)[20]. Podobne sa nariadenie vzťahuje na platenú prepravu cestujúcich loďou po mori na turistické účely, ktorá začína a končí v tom istom prístave

---

15 Vec C-323/03 *Komisia Európskych spoločenstiev/Španielske kráľovstvo* Zb. 2006 s. I-2161, bod 24.

16 Tamtiež, bod 25.

17 Stanovisko generálneho advokáta Tizzana prednesené dňa 10. novembra 2005 vo veci C-323/03, ktorá je uvedená vyššie.

18 Riečne údolie zaplavené morom.

19 Vec C-323/03 *Komisia Európskych spoločenstiev/Španielske kráľovstvo* Zb. 2006 s. I-2161, bod 33.

20 Tamtiež, bod 34.

s tými istými cestujúcimi, pretože táto služba sa poskytuje za odplatu a slúži na prepravu cestujúcich po mori na území jedného členského štátu.

3.2. Rekreačné lode

Nariadenie (EHS) č. 3577/92 sa vzťahuje len na služby námornej dopravy *„bežne poskytované za odplatu“*. V dôsledku toho väčšina činností rekreačných lodí nespadá do rozsahu jeho pôsobnosti.

3.3. Výletné plavby

Výletné plavby patria do rozsahu pôsobnosti nariadenia (EHS) č. 3577/92, ak sa poskytujú v rámci členského štátu (pozri článok 3 ods. 1 a článok 6 ods. 1 nariadenia)[21]. Otázkou je, či do rozsahu nariadenia spadá kabotáž v rámci medzinárodnej výletnej plavby?

Komisia zastáva názor, že nariadenie sa uplatňuje iba vtedy, ak sa cestujúci nalodia a vylodia v členskom štáte, v ktorom sa uskutočňuje kabotážna časť plavby.

Výletná plavba začínajúca v členskom štáte X alebo v tretej krajine a končiaca sa v tretej krajine alebo v členskom štáte X so zástavkami v prístavoch členského štátu Y nespadá do rozsahu pôsobnosti nariadenia (EHS) č. 3577/92, ak v prístavoch členského štátu Y nenastúpia ani nevystúpia žiadni cestujúci. V takom prípade sa použije nariadenie Rady (EHS) č. 4055/86 z 22. decembra 1986, ktorým sa uplatňuje zásada slobody poskytovať služby na námornú dopravu medzi členskými štátmi a medzi členskými štátmi a tretími krajinami[22].

3.4. Prípojné služby

Prípojné služby (známe aj ako prekládka nákladu v medzinárodnej doprave) sú služby, v rámci ktorých dopravca vyloží tovar z plavidla, ktoré vyplávalo z miesta odoslania, aby ten istý tovar dopravil na iné plavidlo, ktoré pokračuje v ceste do prístavu určenia. Táto služba sa bežne uskutočňuje na základe konosamentu. Bola nastolená otázka, či by sa tieto služby mali považovať za medzinárodné služby, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti nariadenia (EHS) č. 4055/86 (ktorým sa neukladá povinnosť registrácie v námornom registri), alebo za kabotážne služby, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti nariadenia (EHS) č. 3577/92 (ktorým sa ukladá táto povinnosť).

V prípadoch, keď prípojná služba spočíva v doprave nákladu medzi dvoma prístavmi toho istého členského štátu X, ktorá predchádza vlastnej doprave alebo na ňu nadväzuje, pričom tovar a) sa dopravuje na miesto určenia v členskom štáte Y alebo v tretej krajine alebo b) pochádza z členského štátu Y alebo z tretej krajiny, členský štát X môže takéto prípojné služby vyhradiť pre plavidlá plaviace sa pod vlajkou Únie. V skutočnosti vo všetkých členských štátoch, v ktorých sú kabotážne služby vyhradené pre plavidlá plaviace sa pod vlajkou Únie v súlade s nariadením (EHS) č. 3577/92, sa prípojné služby považujú za

---

[21] Vec C-17/13 *Alpina River Cruises*, zatiaľ neuverejnená.

[22] Ú. v. ES L 378, 31.12.1986, s. 1.

kabotážne služby (s výnimkou Francúzska[23] a Portugalska), zatiaľ čo v ostatných členských štátoch sa tieto služby poskytujú bez obmedzenia.

Je však potrebné poznamenať, že rozhodnutie povoliť spoločnosti poskytovať prípojné služby v súvislosti s medzinárodnou prepravou nákladu pred začatím medzinárodnej plavby alebo po nej, môže viesť k značným úsporám nákladov na dopravu a prispieť k lepšej efektívnosti ponúkaných služieb. Z tohto dôvodu sa určité aspekty prípojných služieb stále častejšie stávajú predmetom diskusie v rámci rokovaní o obchodných dohodách. Komisia preto zastáva názor, že táto otázka si vyžaduje ďalšie preskúmanie v spolupráci s členskými štátmi.

4. PRAVIDLÁ TÝKAJÚCE SA POSÁDKY

Otázky týkajúce sa posádky patria tradične do právomocí štátov vlajky. Pravidlá sa značne líšia v závislosti od jednotlivých registrov. Niektoré členské štáty napríklad stanovujú prísne podmienky týkajúce sa štátnej príslušnosti, na základe ktorých sa vyžaduje, aby všetci členovia posádky boli občanmi Únie. Iné vyhradzujú pre štátnych príslušníkov Únie len funkcie kapitána a prvého dôstojníka. Tieto rôzne požiadavky týkajúce sa štátnej príslušnosti vedú k veľkým rozdielom v nákladoch v závislosti od jednotlivých registrov.

Aby sa zabránilo narušeniu hospodárskej súťaže na najcitlivejších trasách, podľa článku 3 nariadenia môžu *„hostiteľské“* členské štáty stanoviť pre lode vykonávajúce ostrovnú kabotáž svoje vlastné pravidlá týkajúce sa posádky. Hostiteľské členské štáty môžu tiež rozhodnúť o pravidlách uplatniteľných na posádky malých lodí (lodí menších ako 650 brt). V praxi sa tieto ustanovenia nariadenia rozhodlo využiť šesť členských štátov.

Aby nedošlo k opomenutiu zásady slobody poskytovať služby, v nariadení sa stanovuje, že pravidlá štátu vlajky sa budú aj naďalej uplatňovať na nákladné lode nad 650 brt, ktoré vykonávajú ostrovnú kabotáž, v prípade, že plavba nadväzuje na plavbu do iného štátu alebo z iného štátu alebo takejto plavbe predchádza (*„nadväzujúca kabotáž“*).

Tieto ustanovenia vyvolávajú dve kategórie otázok, ktoré sa týkajú rozsahu právomoci hostiteľského štátu.

Prvá súvisí s obsahom týchto pravidiel týkajúcich sa posádky, za ktorý je zodpovedný hostiteľský štát, zatiaľ čo druhá sa týka hranice medzi právomocou hostiteľského štátu a právomocou štátu vlajky v prípade nadväzujúcej kabotáže.

Bola tiež vznesená otázka, či sa na výletné lode vykonávajúce ostrovnú kabotáž vzťahujú pravidlá hostiteľského štátu alebo pravidlá štátu vlajky. Súdny dvor potvrdil výklad Komisie, že pravidlá týkajúce sa posádky výletných lodí nad 650 brt sú v právomoci štátu vlajky bez ohľadu na to, či výletná loď vykonáva ostrovnú alebo pevninskú kabotáž[24]. Hostiteľský štát

---

[23] Úradné oznámenie z 9. februára 2007 o výklade článku 257 francúzskeho colného kódexu.

[24] Vec C-288/02 *Komisia Európskych spoločenstiev/Grécka republika* Zb. 2004 s. I-10071.

nemôže uplatňovať svoje vlastné právne predpisy týkajúce sa posádky na výletné lode nad 650 brt. Môže ich uplatňovať len na výletné lode menšie než 650 brt.

4.1. Obsah pravidiel týkajúcich sa posádky, ktoré môže zaviesť hostiteľský štát

V nariadení sa nešpecifikuje, ktoré *„záležitosti týkajúce sa posádky“* patria do právomoci hostiteľského štátu. Niektorí tvrdia, že právomoc hostiteľského štátu je neobmedzená (v nariadení sa hovorí o *„všetkých“* pravidlách týkajúcich sa posádky). Komisia zastáva reštriktívnejší prístup. Je presvedčená, že právomoc hostiteľského štátu musí byť obmedzená, aby sa zachovala zásada slobody poskytovať služby, vo vzťahu ku ktorej táto právomoc predstavuje výnimku.

Komisia sa domnieva, že hostiteľské štáty majú okrem iného právomoc stanoviť požadovaný podiel štátnych príslušníkov Únie na palubách lodí vykonávajúcich ostrovnú kabotáž (a plavidiel menších než 650 brt). Členský štát môže teda požadovať, aby posádky takýchto lodí pozostávali výlučne zo štátnych príslušníkov Únie. Členské štáty môžu takisto požadovať, aby námorníci na palube mali sociálne poistenie platné v Európskej únii. Pokiaľ ide o pracovné podmienky, môžu uložiť povinnosť uplatňovať predpisy o minimálnej mzde platné v danej krajine. Pokiaľ ide o pravidlá týkajúce sa bezpečnosti a odbornej prípravy (vrátane jazykov, ktorými sa hovorí na palube), Komisia zastáva názor, že členské štáty môžu len požadovať dodržiavanie právnych predpisov Únie alebo platných medzinárodných predpisov (dohovory STCW a SOLAS) bez toho, aby neprimerane obmedzovali slobodu poskytovať služby.

V súlade s článkom 9 nariadenia by sa mal každý členský štát, ktorý si želá využiť možnosť uplatniť svoje vlastné predpisy na záležitosti týkajúce sa posádky, poradiť s Komisiou. Rozsah a obsah plánovaných opatrení bude predmetom analýzy jednotlivých prípadov z hľadiska uvedených zásad nevyhnutnosti a proporcionality.

4.2. Nadväzujúca kabotáž

V článku 3 ods. 3 nariadenia sa stanovuje, že *od 1. januára 1999 bude za nákladné lode nad 650 brt vykonávajúce ostrovnú kabotáž v prípadoch, keď plavba nasleduje po plavbe do iného štátu alebo z iného štátu alebo takejto plavbe predchádza, za všetky záležitosti týkajúce sa posádky zodpovedný štát, v ktorom je plavidlo registrované (štát vlajky).*

Súdny dvor rozhodol, že plavba, ktorá nasleduje po kabotážnej plavbe alebo jej predchádza, zahŕňa v zásade každú plavbu do iného štátu alebo z iného štátu bez ohľadu na prítomnosť nákladu na palube plavidla[25].

V rozpore s tým, čo Komisia konštatovala vo svojom výkladovom oznámení z roku 2003, Súdny dvor dospel k záveru, že pravidlá štátu vlajky sa uplatňujú nielen v prípade, keď sa tovar skutočne prepravuje počas medzinárodnej časti plavby, ktorá nasleduje po kabotážnej časti plavby alebo jej predchádza, ale aj vtedy, ak sa táto plavba uskutočňuje naprázdno (bez nákladu na palube). V dôsledku toho Komisia nemôže akceptovať, aby členské štáty aj

[25] Vec C-456/04 *Agip Petroli SpA/Capitaneria di porto di Siracusa a iní* Zb. 2006 s. I-3395, body 15 – 25.

naďalej uplatňovali pravidlá hostiteľského štátu v prípade, že sa medzinárodná plavba, ktorá nasleduje po ostrovnej kabotáži alebo jej predchádza, uskutočňuje bez nákladu.

To by však nemalo znamenať, že majiteľom lodí je povolené vytvoriť fiktívnu medzinárodnú plavbu bez nákladu na palube v snahe vyhnúť sa uplatneniu článku 3 ods. 2 v prospech článku 3 ods. 3 a tým obísť nariadenie[26].

Je na vnútroštátnych súdoch, aby overili v súlade s pravidlami dokazovania podľa vnútroštátnych právnych predpisov, či k takému zneužitiu došlo.

Pravidlá týkajúce sa posádky uplatniteľné v prípade, že dotknutá loď plní záväzky služby vo verejnom záujme, sú uvedené v bode 5.3.2.2.

4.3. Revízia pravidiel týkajúcich sa posádky

Podľa nariadenia mala Rada prijať konečné predpisy týkajúce sa posádky do 1. januára 1999 na základe návrhu Komisie a po dôkladnom preskúmaní ekonomických a sociálnych dôsledkov liberalizácie ostrovnej kabotáže.

Komisia predložila k uvedenej problematike Rade správu 17. júna 1997 a návrh nariadenia 29. apríla 1998[27]. Cieľom návrhu bolo zovšeobecnenie zodpovednosti štátu vlajky za záležitosti týkajúce sa posádky. Hostiteľský štát by si zachoval zodpovednosť za lode menšie než 650 brt a za určenie požadovaného podielu štátnych príslušníkov Únie v posádkach lodí, ktoré vykonávajú pravidelné služby osobnej a trajektovej dopravy (vrátane zmiešaných služieb a pravidelných výletných plavieb). Na námorníkov z tretích krajín pôsobiacich na palubách takých lodí sa mali vzťahovať rovnaké pracovné podmienky ako na obyvateľov členských štátov.

Návrh Komisie nezískal súhlas členských štátov. Komisia preto 11. decembra 2001 navrhla jeho stiahnutie. Komisia sa v súčasnosti nechystá predložiť nový návrh. Preto sa pravidlá ustanovené v článku 3 nariadenia v blízkom čase nezmenia.

Komisia si však pri príprave piatej správy o vykonávaní nariadenia uvedomila, že absencia ľahkého prístupu majiteľov lodí k právnym predpisom hostiteľského štátu týkajúcich sa požiadaviek na posádku často bráni ďalšiemu rozvoju ostrovnej kabotáže. V snahe vyriešiť tento problém Komisia vyzýva členské štáty, ktoré uplatňujú článok 3 ods. 2 nariadenia, aby zriadili kontaktné miesto, na ktoré sa majitelia lodí môžu obrátiť s cieľom získať informácie o uplatniteľných pravidlách hostiteľského štátu týkajúcich sa posádky.

---

[26] Tamtiež, bod 23.

[27] KOM(1998) 251 v konečnom znení.

5. SLUŽBA VO VEREJNOM ZÁUJME

Námorná osobná a nákladná doprava má zásadný význam pre obyvateľov európskych ostrovov. Preto sa vypracoval osobitný súbor pravidiel na ochranu niektorých týchto námorných spojení, ktoré nie sú na trhu dostatočne zabezpečené.

Nariadenie poskytuje členským štátom rámec, ktorý im umožňuje zlučiteľným spôsobom organizovať zásahy do trhu prostredníctvom obmedzenia prístupu na trh v súvislosti so záväzkami služby vo verejnom záujme v oblasti námornej dopravy. Okrem toho verejné financovanie určené na náhradu nákladov na poskytovanie verejnej služby musí byť v súlade s pravidlami EÚ o štátnej pomoci. Účelom tohto oddielu je ďalej objasniť, ak je to potrebné, podmienky stanovené v nariadení a pravidlá štátnej pomoci s cieľom zabezpečiť zlučiteľnosť verejnej intervencie so všeobecnými ustanoveniami zmluvy.

5.1. Zemepisný rozsah spojení zabezpečovaných prostredníctvom verejnej služby

V súlade so znením článku 4 ods. 1 nariadenia spojenia zabezpečované prostredníctvom verejnej služby majú zabezpečovať trasy na ostrovy, z ostrovov alebo medzi ostrovmi.

Nariadenie neobsahuje vymedzenie pojmu *„ostrov“*. Komisia sa domnieva, že použitie článku 4 by malo byť obmedzené na tie ostrovy, ktoré sú dostupné len po mori alebo letecky a ktoré nemajú žiadne trvalé pozemné spojenie s európskou pevninou. Preto polostrov, ktorý je trvalo spojený s pevninou po ceste alebo železnici (napríklad Peloponéz) nemožno považovať za *„ostrov“*[28].

V súlade so stanoviskom generálneho advokáta Tizzana možno použitie článku 4 ods. 1 rozšíriť na služby poskytované medzi miestami nachádzajúcimi sa v analogickej situácii ako ostrovy (napr. brehy dlhých fjordov alebo ústia riek, ktoré nemajú žiadne priame spojenie), kde existuje rovnaká potreba zabezpečiť dostatočné služby námornej dopravy[29].

Zo štúdie vypracovanej na žiadosť Komisie[30] vyplýva, že dlhé ústia riek alebo fjordy, ktoré je nutné obchádzať približne 100 km po ceste[31], sa môžu na účely tohto oddielu považovať za ostrovy, pretože môžu spôsobiť podobný problém spočívajúci v oddelení jednotlivých aglomerácií od seba.

---

[28] Vec C-288/02 *Komisia Európskych spoločenstiev/Grécka republika* Zb. 2004 s. I-10071, bod 42.

[29] Stanovisko generálneho advokáta Tizzana prednesené dňa 10. novembra 2005 vo veci C-323/03, ktorá je uvedená vyššie, body 39 – 45.

[30] *Study on Small Islands and Estuaries* (Štúdia o malých ostrovoch a ústiach riek), 2002, ICF Consulting.

[31] Vzdialenosť potrebná na obídenie ústia rieky by mala byť prinajmenšom 10-krát väčšia než vzdialenosť potrebná na jej prekročenie.

5.2. Trasy ostrovnej kabotáže, na ktoré je možné uložiť záväzky služby vo verejnom záujme

Určiť, ktoré trasy si vyžadujú záväzky služby vo verejnom záujme, je úlohou členských štátov (vrátane podľa potreby orgánov regionálnej a miestnej správy), a nie majiteľov lodí. O záväzkoch služby vo verejnom záujme možno uvažovať v prípade pravidelne poskytovaných (plánovaných) služieb ostrovnej kabotáže, ak trh nedokáže zabezpečiť poskytovanie primeraných služieb.

Podľa podmienok stanovených v nariadení môžu členské štáty uložiť záväzky služby vo verejnom záujme v prospech *„dostatočného zabezpečenia“* pravidelných služieb námornej dopravy na určitý ostrov (alebo do ústia rieky), ak by majitelia lodí z Únie, ktorí by sledovali vlastné obchodné záujmy, nezabezpečili služby na primeranej úrovni alebo za tých istých podmienok[32]. Na obchod by sa inak nemali vzťahovať obmedzenia.

Pri ukladaní záväzkov služby vo verejnom záujme na služby uvedené v článku 4 ods. 1 nariadenia musia členské štáty obmedziť svoje zásahy na základné požiadavky uvedené v článku 4 ods. 2 a splniť požiadavku zákazu diskriminácie stanovenú v článku 4 ods. 1 nariadenia vo vzťahu ku všetkým majiteľom lodí, ktorí prejavia záujem o prevádzku na danej trase. Táto požiadavka sa musí prísne dodržiavať pri rozhodovaní o obsahu záväzkov, ktoré sa majú splniť, ako aj v priebehu správneho konania, ktorého výsledkom je výber prevádzkovateľa danej služby alebo stanovenie výšky náhrady.

5.3. Záväzky, ktoré sa môžu ukladať

5.3.1. Rozdiel medzi záväzkami služby vo verejnom záujme a zmluvami o poskytovaní služieb vo verejnom záujme

V nariadení (EHS) č. 3577/92 sa rozlišuje medzi *„záväzkami služby vo verejnom záujme“* (pozri článok 2 ods. 4 a článok 4 ods. 2 nariadenia) a *„zmluvami o poskytovaní služieb vo verejnom záujme“* (pozri článok 2 ods. 3).

Zmluvy o poskytovaní služieb vo verejnom záujme sú nástrojom, ktorý sa bežne používa na sformulovanie záväzkov služby vo verejnom záujme v prípade, že horizontálny prístup, ktorý sa uplatňuje na všetkých majiteľov lodí zamýšľajúcich vykonávať prevádzku na danej trase, nepostačuje na uspokojenie základných potrieb v oblasti dopravy, najmä všeobecných podmienok týkajúcich sa kvality danej služby.

V článku 4 ods. 2 nariadenia je uvedený úplný zoznam požiadaviek, ktoré sa môžu zaviesť pri ukladaní záväzkov služby vo verejnom záujme. V článku 2 ods. 3 nariadenia sa len uvádzajú príklady predmetu úpravy zmluvy o poskytovaní služieb vo verejnom záujme, členské štáty však môžu ísť nad ich rámec. V praxi sú požiadavky na kvalitu často súčasťou zmlúv o poskytovaní služieb vo verejnom záujme, ale nemôžu byť súčasťou záväzkov služby vo verejnom záujme. Pokiaľ ide o záväzky služby vo verejnom záujme, požiadavka na *„kapacitu pre výkon služby“*, ktorá sa vzťahuje na majiteľov lodí, môže zahŕňať záväzok týkajúci sa ich

[32] Pozri odôvodnenie 9 a článok 2 ods. 4 nariadenia. Pozri aj rozsudok vo veci C-205/99 *Analir/Administración General del Estado* Zb. 2001 s. I-1271, bod 31 *et seq*.

solventnosti, ako aj požiadavku, aby nemali žiadne nesplatené daňové pohľadávky a príspevky do sociálneho poistenia.[33] Komisia zastáva názor, že do tejto kategórie môže spadať aj záväzok používať rýchle trajekty.

Ak sú uložené záväzky služby vo verejnom záujme, požiadavky týkajúce sa pravidelnosti a frekvencie služby môžu byť splnené kolektívne, a nie individuálne – všetkými majiteľmi lodí, ktorí vykonávajú prevádzku na tej istej trase[34].

Členské štáty môžu uložiť záväzky služby vo verejnom záujme a uzatvoriť zmluvy o poskytovaní služieb vo verejnom záujme len vtedy, ak v prípade každej dotknutej trasy dospejú k rozhodnutiu, že pravidelné dopravné služby by boli nedostatočné (t. j. neboli by poskytované v rozsahu alebo za podmienok, ktoré verejné orgány považujú za primerané), ak by ich poskytovanie bolo ponechané výlučne na trhové sily. Okrem toho záväzok služby vo verejnom záujme alebo zmluva o poskytovaní služieb vo verejnom záujme musia byť potrebné a primerané cieľu dostatočného zabezpečenia pravidelných dopravných služieb na ostrovy a z ostrovov[35]. Inými slovami, členské štáty nesmú stanoviť záväzky služby vo verejnom záujme a zmluvy o poskytovaní služieb vo verejnom záujme na služby, ktoré už poskytujú v uspokojivej miere a za podmienok (napríklad pokiaľ ide o cenu, plynulosť a prístup k službe) zlučiteľných s verejným záujmom vymedzeným štátom podniky pôsobiace za bežných trhových podmienok[36].

Komisia pripomína, že hoci členské štáty majú veľkú voľnosť pri vymedzovaní potreby verejných služieb a rozsahu týchto služieb, rozhodnutie členských štátov v tejto súvislosti podlieha kontrole Komisie s cieľom preveriť, či nedošlo k zjavne nesprávnemu posúdeniu[37].

5.3.2. Zásada zákazu diskriminácie

V súlade so zásadou zákazu diskriminácie stanovenej v nariadení, členské štáty nesmú uložiť povinnosti, ktoré presne zodpovedajú potrebám danej lodnej spoločnosti a ktoré by majiteľom lodí bránili vstúpiť na trh, alebo uplatňovať povinnosti s týmto účinkom.

Komisia by najmä chcela upriamiť pozornosť členských štátov na problémy, ktoré vyplývajú z dvoch ďalej uvedených druhov ustanovení.

---

[33] Už uvedená vec C-205/99, body 45 až 51.

[34] Ak je na niektorý ostrov potrebné zabezpečiť 4 spojenia za týždeň a na tejto službe sa chcú podieľať dvaja majitelia lodí, každý z nich by sa mal zaviazať na vykonávanie prevádzky dvakrát za týždeň, prípadne jeden z nich raz a druhý z nich trikrát za týždeň.

[35] Spojené veci C-128/10 a C-129/10 *Naftiliaki Etaireia Thasou* Zb. 2011 s. I-1887, bod 54.

[36] Oznámenie Komisie o uplatňovaní pravidiel štátnej pomoci Európskej únie na náhrady za služby všeobecného hospodárskeho záujmu, (Ú. v. EÚ C 8, 11.1.2012, s. 4), bod 48.

[37] Vec T-17/02 *Fred Olsen* Zb. 2005, s. II- 2031, bod 216 a rozhodnutie Komisie 2013/435/EÚ z 2. mája 2013 o štátnej pomoci SA. 22843 (2012/C) (ex 2012/NN), ktorú Francúzsko poskytlo spoločnosti Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée, Ú. v. EÚ L 220, 17.8.2013, s. 20 – 45.

5.3.2.1. Prevzatie plavidiel

Po prvé bola nastolená otázka, či by členský štát pri vyhlásení verejnej súťaže na zmluvu o poskytovaní služieb vo verejnom záujme mohol požadovať, aby úspešný uchádzač prevzal plavidlá a členov posádky od predchádzajúceho prevádzkovateľa. Komisia zastáva názor, že vo väčšine prípadov by takáto povinnosť bola v rozpore s nariadením (EHS) č. 3577/92, pretože by bola diskriminačná. Bránila by majiteľom lodí z Únie ponúknuť ich vlastné plavidlá a zvýhodňovala by prevádzkovateľa, ktorý aktuálne poskytuje danú službu, v prípade, že by sa uchádzal o prevzatie svojho vlastného majetku.

Komisia však môže súhlasiť s tým, že ak si dopravné spojenie s ostrovom vyžaduje použitie takého špeciálne navrhnutého plavidla, ktoré nie je ľahké zohnať alebo predať na trhu alebo ktoré sa používa na iný účel, dôjde k menšiemu obmedzeniu slobody poskytovať služby, ak sa uplatní požiadavka prevzatia daného plavidla, než keby sa zákazka na výkon služby pridelila jedinému majiteľovi lode na základe zmluvy s dostatočne dlhou platnosťou na to, aby sa umožnila úplná amortizácia plavidla postaveného na tento účel. V takýchto prípadoch by si následní prevádzkovatelia mohli plavidlo obstarať na lízing – za veľmi jasných podmienok podrobne uvedených v súťažných podkladoch – od lodnej spoločnosti, ktorá bola zriadená na tento účel. Do úvahy prichádza aj povinnosť nového poskytovateľa služieb prevziať loď priamo od svojho predchodcu.

Ak orgány členských štátov sami vlastnia plavidlá alebo ich majú inak k dispozícii, môžu sa dať k dispozícii všetkým potenciálnym dopravcom za rovnakých nediskriminačných podmienok.

5.3.2.2. Podmienky týkajúce sa posádky

Po druhé boli vznesené otázky v súvislosti s podmienkami týkajúcimi sa posádky, ktoré možno stanoviť v rámci záväzkov služby vo verejnom záujme a zmlúv o poskytovaní služieb vo verejnom záujme.

Komisia zastáva názor, že pravidlá, ktoré sa môžu stanoviť v rámci záväzkov služby vo verejnom záujme a zmlúv o poskytovaní služieb vo verejnom záujme (článok 4 nariadenia), by sa mali obmedzovať na požiadavky, ktoré sú nevyhnutné na dosiahnutie potrieb spojených s verejnými službami a nepresahujú rámec toho, čo je potrebné na ich dosiahnutie. To sa bude musieť posudzovať zvlášť v každom jednotlivom prípade.

Komisia poznamenáva, že členské štáty sa môžu rozhodnúť uložiť v rámci záväzkov služby vo verejnom záujme a zmlúv o poskytovaní služieb vo verejnom záujme rovnaké pravidlá, ako sú pravidlá stanovené hostiteľskými členskými štátmi, na každé plavidlo vykonávajúce ostrovnú kabotáž (článok 3 ods. 2 nariadenia). Tieto pravidlá sú uvedené v oddiele 4 tohto oznámenia.

5.4. Postup pri ukladaní záväzkov služby vo verejnom záujme a uzatváraní zmlúv o poskytovaní služieb vo verejnom záujme

Členské štáty majú dispozícii niekoľko správnych prostriedkov, prostredníctvom ktorých môžu ukladať *„záväzky služby vo verejnom záujme“* uplatniteľné na všetkých

prevádzkovateľov na danej trase, napr. režim podávania vyhlásení, licenčný systém alebo systém udeľovania povolení. Okrem toho môžu členské štáty ukladať záväzky služby vo verejnom záujme tým, že uzatvoria zmluvu o poskytovaní služieb vo verejnom záujme s jedným prevádzkovateľom alebo s obmedzeným počtom prevádzkovateľov.

Súdny dvor vo veci C-205/99 uviedol, že tak reštriktívny postup ako postup udeľovania povolení je prijateľný len, ak je nevyhnutný (pokiaľ *„možno preukázať skutočnú potrebu verejnej služby z dôvodu nedostatočného zabezpečenia služieb pravidelnej dopravy za podmienok neobmedzenej hospodárskej súťaže“*), primeraný sledovanému cieľu a založený na objektívnych a nediskriminačných kritériách, ktoré sú príslušnému podniku vopred známe. Spoločnosti by mali mať tiež právo na opravný prostriedok proti akémukoľvek rozhodnutiu v ich neprospech[38].

5.4.1. Uplatniteľné pravidlá verejného obstarávania

Ak príslušný orgán členského štátu uzatvorí zmluvu o poskytovaní služieb vo verejnom záujme, musí dodržiavať platné pravidlá verejného obstarávania. Dňa 26. februára 2014 Rada a Európsky parlament prijali novú smernicu o udeľovaní koncesií (ďalej len „smernica o koncesiách“)[39]. V ten istý deň Rada a Európsky parlament takisto prijali smernicu 2014/24/EÚ a smernicu 2014/25/EÚ (ďalej len „smernice o verejnom obstarávaní“)[40].

Podľa skúseností Komisie, väčšina zmlúv o poskytovaní služieb vo verejnom záujme zadaných podľa článku 4 nariadenia predstavuje *„koncesie na služby“* v zmysle právnych predpisov o verejnom obstarávaní. Konkrétne, prostredníctvom takejto zmluvy príslušný orgán poveruje majiteľa lode poskytovaním služieb námornej kabotáže na určité obdobie. Majiteľ lode je povinný poskytovať dopravnú službu uvedenú v zmluve, a to obvykle za finančnú odplatu, ktorú poskytuje príslušný orgán[41]. Majiteľ lode v zásade znáša prevádzkové riziko (v opačnom prípade by sa zmluva považovala za verejnú zákazku v zmysle smerníc o verejnom obstarávaní), ktoré zahŕňa riziko týkajúce sa dopytu po dopravných službách, keďže príslušné orgány obvykle nezaručujú v zmluve o poskytovaní služieb vo verejnom záujme, že majiteľovi lode sa vrátia všetky investície alebo náklady, ktoré vynaložil pri plnení svojich zmluvných záväzkov.

---

[38] Už uvedená vec C-205/99. Pozri tiež spojené veci C-128/10 a C-129/10 *Naftiliaki Etaireia Thasou* Zb. 2011, s. I-1887, bod 52 *et seq.*

[39] Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/23/EÚ z 26. februára 2014 o udeľovaní koncesií, Ú. v. EÚ L 94, 28.3.2014, s. 1.

[40] Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/24/EÚ z 26. februára 2014 o verejnom obstarávaní a o zrušení smernice 2004/18/ES, Ú. v. EÚ L 94, 28.3.2014, s. 65; smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/25/EÚ z 26. februára 2014 o obstarávaní vykonávanom subjektmi pôsobiacimi v odvetviach vodného hospodárstva, energetiky, dopravy a poštových služieb a o zrušení smernice 2004/17/ES, Ú. v. EÚ L 94, 28.3.2014, s. 243.

[41] Pozri už uvedenú vec C-205/99, body 63 a 65.

Pri zadávaní zmlúv o poskytovaní služieb vo verejnom záujme spadajúcich do rozsahu pôsobnosti smernice o koncesiách musí príslušný orgán zaobchádzať s majiteľmi lodí rovnako a nediskriminačne a postupovať transparentným a primeraným spôsobom, aby sa zabezpečila skutočná hospodárska súťaž[42]. V smernici sa okrem toho okrem iného stanovuje povinnosť uverejňovať oznámenie o udelení koncesie a príslušné oznámenie o zadaní zmluvy v *Úradnom vestníku Európskej únie*[43]. Taktiež sa v nej stanovuje niekoľko povinností v súvislosti s kritériami výberu a vyhodnotenia ponúk a stanovuje procesné záruky zamerané na zabezpečenie transparentnosti a rovnakého zaobchádzania, najmä počas rokovania medzi príslušným orgánom a uchádzačmi.

Pokiaľ ide o zadávanie zmlúv o poskytovaní služieb vo verejnom záujme spadajúcich do rozsahu pôsobnosti smerníc o verejnom obstarávaní je potrebné zdôrazniť, že nové smernice zrušujú rozlišovanie medzi prioritnými a neprioritnými službami. Služby vodnej dopravy boli vymedzené v smerniciach o verejnom obstarávaní 2004/17/ES a 2004/18/ES ako neprioritné služby a vzťahoval sa na nich len obmedzený počet požiadaviek (týkajúcich sa technických špecifikácií a zadávania zmlúv). Podľa nových smerníc o verejnom obstarávaní sa na zadávanie zmlúv o poskytovaní služieb vo verejnom záujme, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti týchto smerníc, vzťahujú v zásade všetky požiadavky stanovené v týchto smerniciach.

V prípade zmlúv, ktoré nedosahujú prahové hodnoty na uplatnenie smernice o koncesiách alebo smerníc o verejnom obstarávaní, musia postupy výberu a zadávania zmlúv spĺňať požiadavky stanovené v zmluve týkajúce sa nediskriminácie a rovnakého zaobchádzania, ktoré zahŕňajú povinnosť transparentnosti. Tá podľa Súdneho dvora spočíva v zabezpečení dostatočného stupňa zverejnenia umožňujúceho otvorenie trhu so službami hospodárskej súťaži v prospech každého potenciálneho uchádzača, ako aj v zabezpečení kontroly nestrannosti postupov[44].

5.4.2. Výber postupu zadávania zmlúv

V článku 4 nariadenia (EHS) č. 3577/92 sa vyžaduje, aby sa členské štáty pri zadávaní zmlúv o poskytovaní služieb vo verejnom záujme vyhli diskriminácii vo vzťahu k majiteľom lodí.

Komisia zastáva názor, že pri zadávaní zmlúv o poskytovaní služieb vo verejnom záujme všeobecne hrozí diskriminácia vo vzťahu k prevádzkovateľom, pretože na danej trase zmluvu získava obvykle len jeden prevádzkovateľ. Preto je presvedčená, že vyhlásenie verejnej súťaže je v zásade najjednoduchším spôsobom, ako zabrániť diskriminácii. Postup zadávania zmlúv, ktorého súčasťou je rokovanie s potenciálnymi uchádzačmi, môže byť v súlade so

---

[42] Články 3 a 30.

[43] Články 31 až 33.

[44] Pozri výkladové oznámenie Komisie o koncesiách podľa práva Spoločenstva (Ú. v. ES C 121, 29.4.2000, s. 2), výkladové oznámenie Komisie o právnych predpisoch Spoločenstva uplatniteľných na zadávanie zákaziek, na ktoré sa úplne alebo čiastočne nevzťahujú smernice o verejnom obstarávaní (Ú. v. EÚ C 179, 1.8.2006, s. 2), vec C-324/98 *Teleaustria a Telefonadress/Telekom Austria*, Zb. 2000, s. I- 10745, bod 60.

zásadou zákazu diskriminácie za predpokladu, že rokovania medzi rozhodujúcim orgánom a spoločnosťami, ktoré predložili ponuky v súťaži, sú nezávislé, spravodlivé a transparentné[45]. Komisia sa domnieva, že v prípade priameho zadávania zmlúv nie sú dodržané zásady nediskriminácie a transparentnosti zakotvené v článku 4 nariadenia. Podobne nie je v súlade so zásadami zákazu diskriminácie a transparentnosti každý postup obstarávania, ktorý je navrhnutý tak, aby bol neoprávnene obmedzený počet potenciálnych uchádzačov.

Okrem toho v záujme zabezpečenia súladu s týmito zásadami by medzi začatím postupu obstarávania a dátumom, od ktorého sa majú začať poskytovať dopravné služby, malo uplynúť dostatočne a primerane dlhé obdobie. Komisia sa domnieva, že príliš krátke obdobia, ktoré dostatočne nezohľadňujú potreby kabotážnych služieb (napr. pokiaľ ide o veľkosť trhu, požiadavky na kvalitu alebo frekvenciu), by mohli zvýhodňovať majiteľov lodí, ktorí aktuálne poskytujú danú službu, čo je v rozpore so zásadou rovnakého zaobchádzania.

Komisia by tiež chcela zdôrazniť, že zvolený postup zadávania zmlúv má vplyv na posúdenie všetkých finančných náhrad vyplácaných za plnenie zmluvy o poskytovaní služieb vo verejnom záujme v zmysle pravidiel štátnej pomoci. Aby takáto náhrada nepredstavovala štátnu pomoc, musia byť splnené štyri podmienky stanovené Súdnym dvorom v rozsudku vo veci *Altmark*[46]. V súlade so štvrtým kritériom rozsudku vo veci *Altmark* musí ponúknutá náhrada buď vychádzať z verejného obstarávania, ktoré umožňuje výber uchádzača schopného poskytovať tieto služby verejnosti za najnižšiu cenu, alebo z porovnania s priemerným, dobre riadeným podnikom, ktorý je primerane vybavený potrebnými prostriedkami. Komisia sa domnieva, že najjednoduchším spôsobom, ako môžu verejné orgány slniť štvrté kritérium rozsudku vo veci *Altmark*, je vyhlásenie otvoreného, transparentného a nediskriminačného postupu verejného obstarávania[47]. Preto pokiaľ sú splnené ostatné podmienky stanovené v rozsudku *Altmark*, takýto postup tiež vo všeobecnosti vylučuje existenciu štátnej pomoci[48].

V nariadení sa od členských štátov nevyžaduje, aby oznamovali každú zmluvu o poskytovaní služieb vo verejnom záujme, ktorú uzavreli. Ak zmluva zahŕňa náhradu nákladov na poskytovanie verejnej služby, bude možno potrebné oznámiť to vopred Komisii v súlade s pravidlami štátnej pomoci (ďalšie podrobnosti sú uvedené v bode 5.6 tohto oznámenia). Oznamovacia povinnosť podľa článku 9 nariadenia sa vzťahuje len na akty so širším rozsahom pôsobnosti, ako je napríklad všeobecný právny rámec pre kabotážne služby.

---

[45] Pozri tiež bod 66 oznámenia Komisie o uplatňovaní pravidiel štátnej pomoci Európskej únie na náhrady za služby všeobecného hospodárskeho záujmu (Ú. v. EÚ C 8, 11.1.2012, s. 4).

[46] Vec C-280/00 *Altmark Trans GmbH a Regierungspräsidium Magdeburg /Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH* („*rozsudok vo veci Altmark*“) Zb. 2003 s. I-7747.

[47] Body 63 – 64 oznámenia Komisie o uplatňovaní pravidiel štátnej pomoci Európskej únie na náhrady za služby všeobecného hospodárskeho záujmu (Ú. v. EÚ C 8, 11.1.2012, s. 4).

[48] Tamtiež, body 65 – 68.

5.5. Prístup na trh a hospodárska súťaž na trasách verejnej dopravy

Uložením záväzkov služby vo verejnom záujme členské štáty zasahujú do podmienok prístupu na trh na určitých trasách, čo môže narušiť hospodársku súťaž, ak k tomu nedochádza nediskriminačným spôsobom. Takéto zásahy sa môžu považovať za oprávnené aj zákonné vzhľadom na sledovaný cieľ (s cieľom zabezpečiť primerané pravidelné, t. j. plánované dopravné služby na ostrovy, z ostrovov a medzi ostrovmi). Každý zásah v súvislosti so záväzkom služby vo verejnom záujme by mal byť vždy primeraný sledovanému cieľu. Ak by mal ísť nad rámec toho, čo je nevyhnutne potrebné, znamenalo by to zbytočné obmedzenie slobody, ktorá má zásadný význam pre správne fungovanie vnútorného trhu. Komisia sa v rámci tejto problematiky chce venovať trom témam.

5.5.1. Výhradné právo

Udelenie výhradného práva majiteľovi lode na trase verejnej dopravy zvyčajne umožňuje členským štátom zabezpečiť pre verejnosť najnižšie finančné zaťaženie, ale obmedzuje tradičnú slobodu obchodu v odvetví námornej dopravy.

Medzi týmito dvoma zásadami by sa mala dosiahnuť spravodlivá rovnováha.

V riadne odôvodnených prípadoch sa môže výhradné právo považovať za jediný vhodný nástroj na splnenie základných potrieb v oblasti dopravy, ak bolo udelené na obmedzené časové obdobie a na základe otvoreného, spravodlivého a nediskriminačného výberového konania v rámci celej Únie.

Komisia však zdôrazňuje, že v mnohých prípadoch sa môžu prijať menej reštriktívne opatrenia než výhradné právo, aby sa predišlo tzv. *„zbieraniu smotany na trhu“* a znížila sa výška potrebnej finančnej náhrady. Prevádzkovateľ zmluvne zaviazaný na celoročné plnenie záväzkov služby vo verejnom záujme by bez výhradného práva mohol byť poškodený správaním iného prevádzkovateľa, ktorý by vzhľadom na neexistenciu žiadneho záväzku služby vo verejnom záujme mohol vstúpiť na trh a pôsobiť na ňom len počas ziskovejších mesiacov, a výrazne tak znížiť príjmy prvého prevádzkovateľa.

Komisia sa domnieva, že súbežne so zmluvou o poskytovaní služieb vo verejnom záujme uzavretou s jedným prevádzkovateľom sa môžu všetkým prevádzkovateľom na tej istej trase uložiť menej významné záväzky služby vo verejnom záujme[49]. Napríklad by sa mohla stanoviť podmienka, aby každý majiteľ lode so záujmom o trasu, na ktorú sa vzťahuje platná zmluva o poskytovaní služieb vo verejnom záujme stanovujúca povinnosť celoročnej prevádzky služieb, taktiež vykonával prevádzku počas celého roka.

5.5.2. Obdobie platnosti zmlúv o poskytovaní služieb vo verejnom záujme

V nariadení sa nestanovuje žiadne maximálne trvanie zmlúv o poskytovaní služieb vo verejnom záujme. Ako však vyplýva z článkov 1 a 4 nariadenia, zmluvy o poskytovaní

[49] Pre informácie o možnosti členského štátu uložiť záväzky služby vo verejnom záujme súbežne so zmluvou o poskytovaní služieb vo verejnom záujme pozri aj vec C-205/99, body 60 až 71.

služieb vo verejnom záujme by mali mať obmedzené trvanie s cieľom umožniť pravidelný a otvorený prieskum trhu.

Ak je zmluva o poskytovaní služieb vo verejnom záujme udelená vo forme koncesie, podľa článku 18 smernice 2014/23/EÚ o udeľovaní koncesií v prípade zmlúv trvajúcich viac ako 5 rokov *„nesmie maximálna dĺžka trvania koncesie prekročiť dobu, v súvislosti s ktorou by koncesionár mohol odôvodnene očakávať, že sa mu počas nej vrátia investície vynaložené na uskutočnenie stavebných prác a poskytnutie služieb spolu s výnosom z investovaného kapitálu, a to pri zohľadnení investícií potrebných na dosiahnutie osobitných zmluvných cieľov“*.

S cieľom zabezpečiť pri každej intervencii na trhu dodržanie zásady proporcionality by si členské štáty mali na účely splnenia základných potrieb v oblasti námornej dopravy zvoliť prostriedky, ktoré najmenej narúšajú hospodársku súťaž, a to aj z hľadiska obdobia ich trvania. Všetci majitelia lodí z Únie by mali mať pravidelne príležitosť uchádzať sa o prevádzku danej služby (pre ďalšie informácie pozri bod 5.6).

Vo svojom výkladovom oznámení z roku 2003 Komisia uviedla, že zmluva o poskytovaní služieb vo verejnom záujme na obdobie viac ako šesť rokov obvykle nespĺňa požiadavku proporcionality.

Zo skúseností, ktoré Komisia získala od roku 2003, však vyplýva, že v niektorých prípadoch hranica šiestich rokov majiteľov lodí odrádza od predkladania ponúk, pretože sa im toto obdobie zdá príliš krátke na to, aby si zabezpečili návratnosť investícií vynaložených na poskytovanie služby. Podobne verejné orgány tiež tvrdia, že krátkodobé zmluvy by mohli odrádzať majiteľov lodí od väčších investícií a tým brzdiť inovácie a možné zlepšenia v kvalite služieb. Je taktiež potrebné zdôrazniť, že príprava výberového konanie na účely zadávania verejných zákaziek na služby námornej kabotáže môže trvať určitý čas.

Z tohto dôvodu sa Komisia domnieva, že zmluvy o poskytovaní služieb vo verejnom záujme, ktoré trvajú viac ako päť (v prípade, že zmluva bola udelená formou koncesie v zmysle smernice o koncesiách) alebo šesť rokov môžu splniť požiadavku proporcionality za predpokladu, že 1) sú odôvodnené na základe objektívnych kritérií, ako je napr. potreba návratnosti investícií vynaložených na poskytovanie služieb námornej kabotáže pri bežných prevádzkových podmienkach (napr. investície do plavidiel alebo infraštruktúry) a 2) nevedú k uzatvoreniu trhu.

Bez toho, aby tým bola dotknutá analýza situácie od prípadu k prípadu, podľa skúseností Komisie a informácií, ktoré poskytli verejné orgány, by mohli byť odôvodnené zmluvy s maximálnym trvaním 12 rokov, ktoré umožnia odpísať významnú časť nákladov na obstaranie priemerného nového trajektu a zároveň aj riadne fungovanie trhu. Podľa názoru Komisie zmluvy s podstatne dlhším trvaním (napr. také, ktoré by umožnili úplnú amortizáciu

nového plavidla a návratnosť investovaného kapitálu) by mohli ohroziť výhody konkurenčného tlaku na trhu kabotáže[50] (pozri aj oddiel 8 ďalej v texte).

5.5.3. Zlučovanie trás

Členské štáty chcú často zlučovať trasy verejnej dopravy na rôzne ostrovy a z nich do jedného balíka, aby dosiahli úspory z rozsahu a prilákali prevádzkovateľov. Tieto balíky ako také nie sú v rozpore s právom Únie za predpokladu, že zlučovanie trás do balíka nevedie k diskriminácii ani k neprimeranému narušeniu trhu.

O najvhodnejšej veľkosti balíka by sa malo rozhodnúť s prihliadnutím na najlepší synergický účinok, ktorý by sa mal dosiahnuť pri plnení základných potrieb v doprave.

5.6. Verejné dotácie poskytované na náhradu za plnenie záväzkov služby vo verejnom záujme

Nariadenie sa uplatňuje rovnakým spôsobom bez ohľadu na to, či boli alebo neboli poskytnuté dotácie Ak sa však náhrada za plnenie záväzkov služby vo verejnom záujme a zmlúv o poskytovaní služieb vo verejnom záujme poskytne, musí sa tak stať v súlade s výkladom pravidiel štátnej pomoci stanovených v zmluve, ktorý podal Súdny dvor, a v súlade s pravidlami uvedenými v balíku nástrojov Komisie, ktorým sa riadi štátna pomoc na poskytovanie služieb všeobecného hospodárskeho záujmu (SVHZ).

Tento balík pozostáva z týchto nástrojov:

a) oznámenie[51], ktoré objasňuje tie zásady týkajúce sa štátnej pomoci, ktoré sú pre náhrady za službu vo verejnom záujme najrelevantnejšie, ako aj podmienky (tzv. kritériá rozsudku vo veci Altmark[52]), za ktorých náhrada za službu vo verejnom záujme nepredstavuje štátnu pomoc;

b) nariadenie Komisie o pomoci de minimis na poskytovanie služieb všeobecného hospodárskeho záujmu[53], v ktorom sa stanovuje, že náhrada za služby vo verejnom záujme nepresahujúca sumu 500 000 EUR za akékoľvek obdobie troch fiškálnych rokov sa nepovažuje za pomoc za predpokladu, že sú splnené podmienky stanovené v tomto nariadení;

---

[50] V rozsudku veci C-323/03 *Komisia Európskych spoločenstiev/Španielske kráľovstvo*, Zb. 2006, s. I- 2161 Súdny dvor rozhodol, že vnútroštátny predpis, ktorý vyhradzuje služby námornej dopravy jedinému podniku prostredníctvom udelenia správnej koncesie na obdobie 20 rokov, s možnosťou obnovy na ďalších 10 rokov, predstavuje obmedzenie slobody poskytovať služby (bod 44).

[51] Oznámenie Komisie o uplatňovaní pravidiel štátnej pomoci Európskej únie na náhrady za služby všeobecného hospodárskeho záujmu, Ú. v. EÚ C 8, 11.1.2012, s. 4.

[52] Vec C-280/00, Altmark Trans GmbH a Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH.

[53] Nariadenie Komisie (EÚ) č. 360/2012 z 25. apríla 2012 o uplatňovaní článkov 107 a 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie na pomoc de minimis v prospech podnikov poskytujúcich služby všeobecného hospodárskeho záujmu (Ú. v. EÚ L 114, 26.4.2012, s. 8).

c) rozhodnutie[54], v ktorom sa stanovujú podmienky, za ktorých je štátna pomoc vo forme náhrady za služby vo verejnom záujme zlučiteľná s vnútorným trhom a oslobodená od notifikačnej povinnosti;

d) rámec pre štátnu pomoc vo forme náhrady za služby vo verejnom záujme[55], v ktorom sa stanovujú podmienky, za ktorých sa môže náhrada podliehajúca notifikačnej povinnosti[56] vyhlásiť za zlučiteľnú s článkom 106 ods. 2 ZFEÚ;

e) Komisia taktiež uverejnila príručku k uplatňovaniu pravidiel EÚ v oblasti štátnej pomoci, verejného obstarávania a vnútorného trhu na služby všeobecného hospodárskeho záujmu, a najmä na sociálne služby všeobecného záujmu[57], aby poskytla ďalšie pokyny o uplatňovaní pravidiel vzťahujúcich sa na služby všeobecného hospodárskeho záujmu.

5.7. Prípad *„malých ostrovov“*

Postupy pri uzatváraní zmlúv o poskytovaní služieb vo verejnom záujme v sektore námornej dopravy môžu byť príliš komplikované, pokiaľ ide o organizáciu dopravných služieb pre malé ostrovy, o ktoré zvyčajne prejavujú záujem len miestni prevádzkovatelia.

S cieľom uviesť túto osobitosť do súladu s potrebou dodržiavať zásady transparentnosti a zákazu diskriminácie, čo je podľa názoru Komisie možné dosiahnuť iba prostredníctvom otvorených, spravodlivých a nediskriminačných postupov zadávania zmlúv, Komisia zastáva názor, že bez toho, aby tým boli prípadne dotknuté pravidlá Únie v oblasti obstarávania a štátnej pomoci, možno vhodného prevádzkovateľa, ktorý sa poverí prevádzkou dopravných spojení s malým ostrovom, vybrať na základe jednoduchej výzvy na vyjadrenie záujmu bez vyhlásenia formálnej verejnej súťaže za predpokladu, že sa dodrží povinnosť zverejnenia služby v celej Únii, čo sa dá veľmi ľahko zariadiť. Komisia zastáva názor, žeby mohlo byť prijateľné dlhšie obdobie trvania zmlúv, t. j. 12 rokov.

Nariadenie (EHS) č. 3577/92 neobsahuje vymedzenie pojmu malé ostrovy. Zo skúseností, a najmä zo štúdie vypracovanej na žiadosť Komisie[58] vyplýva, že na účely tohto oznámenia by bolo možné pod pojmom *„malé ostrovy“* rozumieť ostrovy, kde celkový počet cestujúcich prepravených za rok po mori na tento ostrov a z tohto ostrova je okolo 300 000 osôb alebo

---

[54] Rozhodnutie o uplatňovaní článku 106 ods. 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie na štátnu pomoc vo forme náhrady za služby vo verejnom záujme udeľovanej niektorým podnikom povereným poskytovaním služieb všeobecného hospodárskeho záujmu (Ú. v. EÚ L 7, 11.1.2012, s. 3).

[55] Oznámenie Komisie o rámci Európskej únie pre štátnu pomoc vo forme náhrady za služby vo verejnom záujme, Ú. v. EÚ C 8, 11.1.2012, s. 15.

[56] Je tomu tak v prípade, že náhrada za služby vo verejnom záujme nespĺňa kritériá rozsudku vo veci Altmark, nespadá do rozsahu pôsobnosti nariadenia o pomoci de minimis na poskytovanie služieb všeobecného hospodárskeho záujmu a nevzťahuje sa na ňu bloková výnimka podľa daného rozhodnutia.

[57] SWD(2013) 53 final/2, k dispozícii na webovej adrese. http://ec.europa.eu/competition/state_aid/overview/new_guide_eu_rules_procurement_en.pdf.

[58] *Study on Small Islands and Estuaries* (Štúdia o malých ostrovoch a ústiach riek), 2002, ICF Consulting.

menej. Maximálny počet 300 000 cestujúcich sa vzťahuje na počet cestujúcich v jednom smere, t. j. cestujúci, ktorý cestuje na ostrov a späť sa počíta dvakrát. Pokiaľ ide o najvzdialenejšie regióny, táto prahová hodnota sa vzťahuje len na dopravu v rámci regiónu (a nie na dopravu medzi najvzdialenejším ostrovom a pevninou).

Zjednodušené pravidlá možno v zásade uplatniť na prepravu cestujúcich aj tovaru na *„malé ostrovy“* a z týchto ostrovov zabezpečovanú na základe zmlúv o poskytovaní služieb vo verejnom záujme. Doprava tovaru, ktorú je možné bežne organizovať za konkurenčných podmienok, by mala byť vyňatá z tohto právneho režimu, ak hrozí riziko neoprávneného narušenia trhu.

V prípade, že ten istý prevádzkovateľ zabezpečuje dopravné služby pre niekoľko malých ostrovov, mal by sa pri zisťovaní toho, či sa dosiahla uvedená prahová hodnota, vziať do úvahy celkový počet cestujúcich prepravovaných uvedeným prevádzkovateľom v rámci služby vo verejnom záujme.

6. OCHRANNÉ OPATRENIA

V článku 5 nariadenia sa stanovuje, že členské štáty môžu požiadať Komisiu, aby v prípade vážneho narušenia vnútorného trhu v oblasti dopravy spôsobeného liberalizáciou kabotáže prijala ochranné opatrenia. V článku 2 ods. 5 sa stanovuje, že takéto opatrenia sa môžu uplatňovať najviac počas obdobia jedného roka, ak sa na trhu vyskytnú problémy, ktoré môžu viesť k závažnému a potenciálne trvalému prevýšeniu ponuky nad dopytom, ktoré vyvolala alebo zhoršila námorná kabotáž a ktoré predstavujú vážne ohrozenie finančnej stability a existencie značného počtu majiteľov lodí Spoločenstva, pokiaľ krátkodobá alebo strednodobá predpoveď pre príslušný trh nenaznačuje podstatné alebo trvalé zlepšenia.

Toto ustanovenie bolo uplatnené zatiaľ iba raz v Španielsku v čase nadobudnutia účinnosti nariadenia[59].

Je potrebné zdôrazniť, že jednotlivé prípady úpadku majiteľov lodí pôsobiacich na určitej trase nie sú dostatočné na odôvodnenie uplatnenia tohto ustanovenia.

Správy o kabotáži uverejňované od nadobudnutia účinnosti nariadenia preukazujú, že liberalizácia kabotáže nespôsobila žiadne iné závažné narušenie vnútorného trhu v oblasti dopravy. Je nepravdepodobné, že by k takémuto narušeniu mohlo dôjsť teraz vzhľadom na skutočnosť, že väčšina služieb už bola liberalizovaná.

[59] Rozhodnutie Komisie 93/396/EHS z 13. júla 1993 o žiadosti, ktorou Španielsko žiada Komisiu o prijatie rozhodnutia o predĺžení ochranných opatrení podľa článku 5 nariadenia (EHS) č. 3577/92, ktorým sa uplatňuje zásada slobody poskytovania služieb na námornú dopravu v rámci členských štátov (námorná kabotáž) Ú. v. ES L 173, 16.7.1993, s. 33.

7. PRECHODNÉ OPATRENIA

V článku 6 nariadenia sa stanovuje niekoľko dočasných výnimiek z vykonávania tohto nariadenia. Platnosť výnimiek uvedených v tomto článku uplynula v roku 2004. Po pristúpení Chorvátska, ktoré sa stalo členským štátom EÚ 1. júla 2013, došlo k zmene článku 6 nariadenia s cieľom zabezpečiť niekoľko dočasných výnimiek pre Chorvátsko[60].

V súlade s novým znením článku 6 ods. 4 sa zmluvy o poskytovaní služieb vo verejnom záujme týkajúce sa dopravy na chorvátske ostrovy a medzi nimi, ktoré sa uzavreli predo dňom pristúpenia Chorvátska, môžu aj naďalej uplatňovať do 31. decembra 2016.

Podľa článku 6 ods. 5 výletné plavby uskutočňované medzi chorvátskymi prístavmi plavidlami menšími ako 650 brutto ton sú do 31. decembra 2014 rezervované pre plavidlá registrované v Chorvátsku a plaviace sa pod vlajkou Chorvátska, ktoré prevádzkujú spoločnosti lodnej dopravy zriadené v súlade s chorvátskym právom a ktorých hlavné miesto podnikania sa nachádza v Chorvátsku, kde sa vykonáva aj ich skutočná kontrola.

Nakoniec sa v článku 6 ods. 6 stanovujú dodatočné ochranné opatrenia do 31. decembra 2014 týkajúce sa výletných plavieb medzi prístavmi iného členského štátu ako Chorvátsko, ktoré vykonávajú chorvátske plavidlá menšie než 650 brt. Komisia môže na žiadosť členského štátu rozhodnúť do 30 dní, že takéto chorvátske plavidlá nebudú uskutočňovať výletné plavby medzi prístavmi v určitých oblastiach iného členského štátu ako Chorvátsko, ak sa preukáže, že prevádzkovanie týchto plavieb vážne narúša alebo by mohlo vážne narušiť vnútorný trh dopravy v dotknutých oblastiach.

Ak Komisia po uplynutí obdobia 30 pracovných dní od doručenia žiadosti neprijala žiadne rozhodnutie, príslušný členský štát bude oprávnený uplatňovať ochranné opatrenia do doby, kým Komisia neprijme rozhodnutie. V naliehavom prípade môže členský štát jednostranne prijať dočasné opatrenia najviac na obdobie troch mesiacov a informuje o nich Komisiu. Komisia môže zrušiť opatrenia alebo ich potvrdiť, kým neprijme konečné rozhodnutie.

8. UPLATŇOVANIE NARIADENIA (ES) Č. 1370/2007 NA NÁMORNÚ KABOTÁŽ

Nariadenie Európskeho parlamentu (ES) č. 1370/2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave, ktorým sa zrušujú nariadenia Rady (EHS) č. 1191/69 a (EHS) č. 1107/70[61], bolo prijaté 23. októbra 2007. Podľa článku 1 ods. 2 sa toto nariadenie uplatňuje na vnútroštátne aj medzinárodné poskytovanie služieb vo verejnom záujme v železničnej osobnej doprave a inej osobnej koľajovej a v cestnej osobnej doprave. V tom istom článku sa stanovuje, že *„členské štáty môžu uplatňovať toto nariadenie na verejnú osobnú dopravu vnútrozemskými vodnými cestami a vnútroštátnymi morskými vodami bez toho, aby bolo dotknuté nariadenie Rady (EHS) č. 3577/92“*.

---

60 Akt o podmienkach pristúpenia Chorvátskej republiky a o úpravách Zmluvy o Európskej únii, Zmluvy o fungovaní Európskej únie a Zmluvy o založení Európskeho spoločenstva pre atómovú energiu, článok 18 a príloha V, bod 7 ods. 1, Ú. v. EÚ L 112, 24.4.2012, s. 21.

61 Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007, s. 1.

Keďže nariadenie (ES) č. 1370/2007 neobsahuje vymedzenie pojmu *„vnútroštátne morské vody“* a tento pojem nie je vymedzený ani v žiadnom inom právnom predpise Únie alebo medzinárodnom akte, boli Komisii položené otázky týkajúce sa použiteľnosti tohto nariadenia na služby námornej kabotáže.

V prvom rade Komisia pripomína, že nariadenie (ES) č. 1370/2007 nemožno automaticky uplatniť na verejnú osobnú dopravu po vnútroštátnych morských vodách, ale uplatňuje sa len v tých prípadoch, v ktorých to členský štát výslovne stanoví.

Po druhé väčšina zmlúv o poskytovaní služieb vo verejnom záujme a záväzkov služby vo verejnom záujme v námornej kabotáži sa vzťahuje na prepravu cestujúcich a nákladu prevádzkovanú formou zmiešanej trajektovej prepravy cestujúcich a nákladu, kým nariadenie (ES) č. 1370/2007 sa môže uplatniť len na verejnú osobnú dopravu, a nie na nákladnú dopravu. Členské štáty preto nemôžu nariadenie (ES) č. 1370/2007 uplatňovať na zmiešané zmluvy o poskytovaní služieb vo verejnom záujme zahŕňajúce prepravu nákladu.

Členské štáty môžu uplatňovať nariadenie (ES) č. 1370/2007 na verejnú dopravu cestujúcich po vnútroštátnych morských vodách len v prípade, že tým nie je dotknuté uplatňovanie nariadenia (EHS) č. 3577/92. Preto v prípade, že si ustanovenia týchto dvoch nariadení odporujú, ustanovenia nariadenia (EHS) č. 3577/92 majú prednosť pred rozpornými ustanoveniami nariadenia (ES) č. 1370/2007. Nariadenie č. 1370/2007 môže dopĺňať nariadenie (EHS) č. 3577/92 v prípade, že si navzájom neodporujú.

Určité ustanovenia nariadenia (ES) č. 1370/2007, ktorými môže byť dotknuté uplatňovanie nariadenia (EHS) č. 3577/92, najmä ustanovenia o priamom zadávaní zákaziek, výhradnom práve alebo trvaní zmluvy sú stručne vysvetlené ďalej v texte[62]. Toto posúdenie súbežného uplatňovania týchto dvoch nariadení sa zameriava len na najčastejšie kladené otázky, ktoré Komisia dostala od nadobudnutia účinnosti nariadenia (ES) č. 1370/2007, a nezaoberá sa v plnom rozsahu všetkými jeho ustanoveniami.

V nariadení (ES) č. 1370/2007 sa vyžaduje, aby zmluvy o službách vo verejnom záujme zadávali na základe spravodlivej, otvorenej, transparentnej a nediskriminačnej verejnej súťaže[63]. V nariadení (ES) č. 1370/2007 sa však stanovuje niekoľko výnimiek z tejto všeobecnej zásady, napríklad v článku 5 ods. 4, v ktorom sa stanovuje, že príslušné orgány môžu zadať zmluvu o službách vo verejnom záujme priamo bez verejnej súťaže, ak ide o zmluvu nízkej hodnoty alebo ak ide o zmluvu, ktorá sa zadáva malému alebo strednému prevádzkovateľovi. Komisia sa domnieva, že takéto priame zadanie zákazky je v zásade v rozpore so zásadou zákazu diskriminácie vo vzťahu k majiteľom lodí ustanovenou v článku 4 ods. 1 druhej vete nariadenia (EHS) č. 3577/92. Komisia je preto toho názoru, že pri uplatňovaní nariadenia (ES) č. 1370/2007 členské štáty nesmú zadávať zmluvy o službách vo

[62] Pozri aj oznámenie Komisie o výkladových usmerneniach týkajúcich sa nariadenia (ES) č. 1370/2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave, Ú. v. EÚ C 92, 29.3.2014, s. 1.

[63] Článok 5 ods. 3 nariadenia (ES) č. 1370/2007.

verejnom záujme, pokiaľ ide o osobnú dopravu po vnútroštátnych morských vodách, priamo, bez tohto, aby uplatnili postup, ktorý zabezpečuje súlad so zásadami nediskriminácie, transparentnosti a nestrannosti (pozri oddiel 5.4 a 5.7 o zjednodušených pravidlách v prípade „malých ostrovov“).

Podľa článku 3 ods. 1 a ods. 2 písm. f) nariadenia (ES) č. 1370/2007 môžu členské štáty poskytnúť prevádzkovateľovi výlučné právo ako protihodnotu za plnenie záväzkov služby vo verejnom záujme. V odôvodnení 8 tohto nariadenia sa pripomína, že trhom osobnej dopravy, ktoré sú deregulované a na ktorých neexistujú výlučné práva, by sa malo umožniť, aby si zachovali svoje vlastnosti a spôsob fungovania, pokiaľ je to v súlade s podmienkami zmluvy. Výhradné právo sa v rámci námornej kabotáže udeľuje výnimočne, keďže členské štáty môžu na účely splnenia potrieb v oblasti verejnej dopravy prijať v zásade menej reštriktívne opatrenia (pozri bod 5.5.1 tohto oznámenia). Komisia je preto toho názoru, že členské štáty nesmú zaviesť výhradné právo na základe článku 3 ods. 1 nariadenia (ES) č. 1370/2007 na verejnú dopravu cestujúcich po vnútroštátnych morských vodách, na ktoré neboli udelené výhradné práva na základe nariadenia (EHS) č. 3577/92.

Podľa článku 4 ods. 3 prvej vety nariadenia (ES) č. 1370/2007 je maximálna doba platnosti zmlúv o službách vo verejnom záujme *„desať rokov pre autokarové a autobusové služby a pätnásť rokov pre služby v železničnej alebo inej koľajovej osobnej doprave.“* V nariadení sa nestanovujú žiadne možnosti použitia tohto článku na zmluvy na zabezpečenie verejnej dopravy cestujúcich po vnútroštátnych morských vodách. Namiesto toho sa v druhej vete toho istého článku stanovuje, že doba platnosti zmlúv o službách vo verejnom záujme, ktoré sa týkajú viacerých druhov dopravy, sa obmedzuje na pätnásť rokov, ak železničná alebo iná koľajová doprava predstavuje viac ako 50 % hodnoty dotknutých služieb. Komisia sa domnieva, že ak sa členský štát rozhodne uplatňovať nariadenie (ES) č. 1370/2007 na verejnú dopravu cestujúcich po vnútroštátnych morských vodách, mal by obmedziť dobu platnosti zmlúv o službách vo verejnom záujme, ktoré sa týkajú viacerých druhov hromadnej dopravy vrátane dopravy po vnútroštátnych morských vodách na najviac 15 rokov za predpokladu, že sú splnené podmienky stanovené v článku 4 ods. 3 druhej vete.

Zdá sa, že uplatňovanie nariadenia (ES) č. 1370/2007 na služby prepravy cestujúcich po vnútroštátnych morských vodách by mohlo byť v niektorých prípadoch užitočné, ak sú tieto služby integrované do širšej mestskej, prímestskej alebo regionálnej siete verejnej osobnej dopravy (napr. v rámci integrovaných miestnych dopravných služieb zahŕňajúcich ústia riek alebo lagúny).

Vždy, keď sa členské štáty rozhodnú uplatňovať toto nariadenie na verejnú osobnú dopravu po vnútroštátnych morských vodách, je potrebné preveriť, či uplatňovanie nariadenia (EHS) č. 3577/92 nie je dotknuté niektorým z ustanovení ich príslušných vnútroštátnych právnych predpisov. Komisia by tiež chcela zdôrazniť, že v súlade s povinnosťou vyplývajúcou z článku 9 nariadenia (EHS) č. 3577/92 by sa členské štáty mali poradiť s Komisiou pred

prijatím akýchkoľvek opatrení na účely uplatnenia nariadenia (ES) č. 1370/2007 na verejnú osobnú dopravu po vnútroštátnych morských vodách[64].

[64] V súvislosti s povinnosťou konzultácie pozri vec C-323/03, *Komisia/Španielske kráľovstvo*, Zb. 2006, s. I-2161, body 69 – 70.