EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2014.4.22.
COM(2014) 232 final

A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE

a szolgáltatásnyújtás szabadsága elvének a tagállamokon belüli tengeri fuvarozásra (tengeri kabotázs) történő alkalmazásáról szóló 3577/92/EGK tanácsi rendelet értelmezéséről

A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE

a szolgáltatásnyújtás szabadsága elvének a tagállamokon belüli tengeri fuvarozásra (tengeri kabotázs) történő alkalmazásáról szóló 3577/92/EGK tanácsi rendelet értelmezéséről

Összefoglalás

A 3577/92/EGK rendelet gyakorlati alkalmazásának húsz évében szerzett tapasztalatok alapján a Bizottság az átláthatóság és a jogbiztonság érdekében úgy döntött, hogy naprakésszé teszi és módosítja a rendelet rendelkezéseinek értelmezését. Ez a közlemény módosítja a Bizottság korábbi, 2003.[1] és 2006. évi[2] értelmező közleményeit, és azok helyébe lép.

A Bizottság a közleményt kizárólag tájékoztatás céljából, a rendelet értelmezésének megkönnyítése érdekében teszi közzé. A közlemény azt ismerteti, hogy a Bizottság hogyan szándékozik alkalmazni a rendeletet. Nem célja a rendelet módosítása vagy a Bíróság értelmezési hatáskörének megsértése.

A közlemény először meghatározza a tengeri kabotázs ágazatában való szolgáltatásnyújtás szabadságának hatályát. Ismerteti, hogy ki veszi igénybe ezt a szabadságot, és emlékeztet arra, hogy a rendelet mely szolgáltatásokra terjed ki.

A rendeletben foglaltak szerint ezután meghatározza a szolgáltatásnyújtás szabadságától való eltérések mértékét. Három ilyen eltérés van. Az első szerint a tagállamok jogosultak a 650 bruttó regisztertonna űrtartalomnál kisebb hajók, valamint a területükön két kikötő között szigetközi kabotázsszolgáltatásokat nyújtó hajók tekintetében személyzettel kapcsolatos szabályokat kivetni. A második szerint a tagállamok közszolgáltatási kötelezettségeket írhatnak elő, valamint közszolgáltatási szerződéseket köthetnek annak érdekében, hogy biztosítsák a szigetekről induló, a szigetekre irányuló, valamint a szigetek közötti, megfelelő és rendszeres árufuvarozási és személyszállítási szolgáltatást. Végül, a belső piac súlyos zavarának elhárítása érdekében a tagállamok biztonsági intézkedések elfogadására kérhetik a Bizottságot.

A közlemény emellett áttekintést nyújt a rendelet alkalmazására vonatkozó átmeneti intézkedésekről Horvátország tekintetében az ország Unióhoz való csatlakozása óta.

Végül pedig iránymutatást ad a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról, valamint az 1191/69/EGK és az 1107/70/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló

[1] A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának a szolgáltatásnyújtás szabadsága elvének a tagállamokon belüli tengeri fuvarozásra (tengeri kabotázs) történő alkalmazásáról szóló 3577/92/EGK tanácsi rendelet értelmezéséről, 2003. december 22., COM(2003) 595.

[2] A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának a szolgáltatásnyújtás szabadsága elvének a tagállamokon belüli tengeri fuvarozásra (tengeri kabotázs) történő alkalmazásáról szóló 3577/92/EGK tanácsi rendelet értelmezésére vonatkozó közlemény helyesbítéséről és naprakésszé tételéről, 2006. május 11., COM(2006) 196.

1370/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek[3] a tengeri kabotázsszolgáltatásokra történő alkalmazásáról.

[3] HL L 315, 2007.12.3., 1. o.

1. BEVEZETÉS

A belső piac létrehozásával egy időben elfogadott, a szolgáltatásnyújtás szabadsága elvének a tagállamokon belüli tengeri fuvarozásra (tengeri kabotázs) történő alkalmazásáról szóló 3577/92/EGK tanácsi rendelet (a továbbiakban: a rendelet)[4] már több mint húszéves. 1993. január 1-jei hatálybalépése óta a tengeri kabotázs fokozatos liberalizáción ment keresztül.

A Bizottság 1993 óta többször is beszámolt e liberalizáció gazdasági és jogi előrehaladásáról[5]. A 2003. és 2006. évi értelmező közleményeiben a rendelet értelmezésének problémáival is foglalkozott.

A rendelet végrehajtásáról szóló ötödik jelentés[6] kiemeli, hogy szükség van a rendelet alkalmazására vonatkozó bizottsági iránymutatás bizonyos aspektusainak további egyértelműsítésére.

E közlemény célja, hogy naprakésszé tegye és módosítsa korábbi iránymutatását annak érdekében, hogy összehangolja a legújabb uniós jogszabályokkal és a Bíróság ítélkezési gyakorlatával, valamint hogy jobban tükrözze a rendelet bizonyos rendelkezéseinek Bizottság általi értelmezésében beállt változásokat. Ez főleg a rendelet személyzettel (e közlemény 4. pontja) és a közszolgáltatási szerződések időtartamával (e közlemény 5.5.2. és 5.7. pontja) kapcsolatos rendelkezéseinek Bizottság általi értelmezését érinti.

Ez a közlemény a rendelet Bizottság általi értelmezését kizárólag tájékoztatás céljából ismerteti. Nem célja a rendelet módosítása vagy a Bíróság értelmezési hatáskörének megsértése. Nem érinti az állami támogatásra vonatkozó szabályok alkalmazását.

2. A TENGERI KABOTÁZSPIAC MEGNYITÁSA

2.1. Tengeri kabotázsszolgáltatások nyújtásának szabadsága

A 3577/92/EGK rendelet 1. cikke liberalizálta a tengeri kabotázst azokban az országokban, ahol a gazdasági ágazatot a tagállam állampolgáraira korlátozták. Egy adott tagállam területén lévő két kikötő közötti szolgáltatásnyújtás szabadságát az összes uniós hajótulajdonos számára biztosítják.[7]

A tagállamok csak alapos indokkal korlátozhatják ezt a szabadságot. Nem vezethetnek be ezért előzetes engedélyezési rendszert, kivéve ha (1) nyomós közérdek indokolja ilyen rendszer létrehozását (például a hajók biztonságának és a kikötői vizek rendjének biztosítása), (2) szükséges és arányos a kitűzött céllal, és (3) objektív, megkülönböztetésmentes kritériumokon alapul, amelyeket az érintett hajótulajdonosok előre ismernek[8].

---

4 HL L 364., 1992.12.12., 7. o.

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

6 COM(2014) 231.

7 A szolgáltatásnyújtás szabadságának kedvezményezettjeit lásd a 2.2. pontban.

8 A C-128/10–C-129/10. sz., Naftiliaki Etaireia Thasou egyesített ügyekben hozott ítélet (EBHT 2011., I-1887. o.) 43. és azt követő pontjai.

A tagállamoknak az összes fenti feltétel betartását igazolniuk kell ahhoz, hogy olyan rendszereket hozhassanak létre, amelyek lehetővé teszik a tengeri kabotázsszolgáltatások szabadságának gyakorlását a rendelet kedvezményezettjei számára[9].

A Bizottság ugyanakkor úgy véli, hogy a kabotázspiac ellenőrzése érdekében a tagállamok megkérhetik a hajótulajdonosokat, hogy előzetes tájékoztatást adjanak az általuk tervezett szolgáltatásokról. A tájékoztatás segíthet a tagállamoknak a tényleges szállítási igények felmérésében.

A Bizottság végül úgy véli, hogy a tagállamok nem kötelezhetik arra a vállalkozásokat, hogy képviselőt küldjenek a területükre.

2.2. A szolgáltatásnyújtás szabadságának kedvezményezettjei

A rendelet 1. cikke meghatározza, hogy a tengeri kabotázsszolgáltatások esetében kik a szolgáltatásnyújtás szabadságának kedvezményezettjei. Ezek olyan *„közösségi hajótulajdonosok”* (1), akik hajóikat valamely tagállamban jegyeztették be és annak lobogója alatt hajóznak (2), azzal a feltétellel, hogy ezek a hajók megfelelnek minden előírásnak, amely az adott tagállamban a tengeri kabotázs nyújtására vonatkozik (3).

A rendelet által előírt fenti feltételeket érdemes közelebbről is megvizsgálni. Felmerül ezenkívül a piacnak a fent felsorolt feltételeknek nem megfelelő hajók számára történő megnyitásának kérdése is.

2.2.1. A „közösségi hajótulajdonos” fogalma

A rendelet 2. cikkének (2) pontja a *„közösségi hajótulajdonosok”* három típusát különbözteti meg.

> *„a) egy tagállam állampolgárai, akik egy tagállamban letelepedtek, és akik e tagállamban az ott hatályos jogszabályokkal összhangban hajózási tevékenységet kezdtek és folytatnak;*
>
> *b) egy tagállam hatályos jogszabályaival összhangban alapított hajózási társaságok, amelyek üzleti tevékenysége, valamint a tényleges irányítása egy tagállamban van; vagy*
>
> *c) egy tagállam Közösségen kívül letelepedett állampolgárai, vagy a Közösségen kívül székhellyel rendelkező hajózási társaságok, amelyeket egy tagállam állampolgárai irányítanak, amennyiben a hajóik egy tagállamban lettek hajólajstromba véve és a tagállam lobogója alatt hajóznak az adott tagállam jogszabályaival összhangban.”*

A legtöbb kérdés az *„irányítás”* fogalmának meghatározásával kapcsolatban merült fel, amelyre a rendelet a *„közösségi hajótulajdonos”* három kategóriája közül kettő esetében is utal.

A rendelet szerint a *„közösségi hajótulajdonosok”* közé tartoznak *„egy tagállam hatályos jogszabályaival összhangban alapított hajózási társaságok, amelyek üzleti tevékenysége, valamint a tényleges irányítása egy tagállamban van”* (a 2. cikk (2) pontjának b) alpontja). A Bizottság úgy véli, hogy a *„tényleges irányítás egy tagállamban”* fogalma ebben a kontextusban azt jelenti, hogy a fő döntések meghozatala és a mindennapos irányítás az Unió területéről történik, és hogy az igazgatóság üléseit az Unió területén tartják.

---

[9] Lásd még e közlemény 4–6. pontját.

A *„közösségi hajótulajdonosok”* közé tartoznak emellett *„egy tagállam Közösségen kívül letelepedett állampolgárai, vagy a Közösségen kívül székhellyel rendelkező hajózási társaságok, amelyeket egy tagállam állampolgárai irányítanak, amennyiben a hajóik egy tagállamban lettek hajólajstromba véve és a tagállam lobogója alatt hajóznak az adott tagállam jogszabályaival összhangban”* (a 2. cikk (2) pontjának c) alpontja). A Bizottság úgy véli, hogy az ebben a cikkben említett *„egy tagállam állampolgárai irányítanak”* kifejezés azt jelenti, hogy az uniós polgárok jelentős befolyást gyakorolhatnak a hajótársaságra, például ha a vállalkozás tőkéjének többsége, vagy a szavazatok többsége uniós polgárok kezében van, vagy ha az uniós polgárok a hajótársaság igazgatási, irányítási vagy felügyeleti szervében részt vevő tagoknak több mint felét kinevezhetik[10].

2.2.2. A valamely tagállamban való bejegyzés és a nemzeti kabotázshoz való hozzáférés feltételei

A rendelet nem sorolja fel azokat a tagállami lajstromokat, amelyek esetében teljesülnek a bejegyzésre és a nemzeti kabotázshoz való hozzáférésre vonatkozó feltételek. Egy ilyen lista egyébként is változna az idő múlásával.

A valamely tagállamban való bejegyzés feltétele az, hogy az érintett lajstrom olyan területen legyen elhelyezve, ahol a Szerződést és a belőle eredő jogszabályokat alkalmazzák. Ennek megfelelően a Holland Antillák, a Man-sziget, Bermuda vagy a Kajmán-szigetek lajstromaiba bejegyzett hajók nem tartoznak a rendelet kedvezményezettjei közé[11].

Ezzel szemben a Gibraltáron bejegyzett hajók a rendelet kedvezményezettjei közé tartoznak, mivel az a terület a Szerződés hatálya alá tartozik[12]. A Gibraltáron bejegyzett hajók ugyanolyan feltételek mellett jogosultak a tengeri kabotázshoz való hozzáférésre, mint a valamely tagállamban bejegyzett hajók.

A rendelet szerint ezenkívül ahhoz, hogy az egyik tagállamból származó hajó kabotázsszolgáltatást nyújthasson egy másik tagállamban, meg kell felelnie minden, a bejegyzés tagállamában hatályos, a kabotázs nyújtására vonatkozó feltételnek. Ez a követelmény azokra a hajókra is vonatkozik, amelyek tengerparttal nem rendelkező tagállamban vannak bejegyezve vagy annak lobogója alatt hajóznak.

Ennek megfelelően azok a hajók, amelyek nem férnek hozzá a nemzeti kabotázshoz, nem jogosultak arra, hogy más tagállamok piacaira bejussanak. Azokra a hajókra, amelyek nemzeti piacra jutása feltételekhez kötött, ugyancsak hasonló feltételeket lehet kiszabni, ha egy másik tagállamban kívánnak tevékenységet végezni. Ha egy tagállam második X lajstromában való bejegyzés ahhoz a feltételhez kötött, hogy a hajó az évnek legalább a felében nemzetközi útvonalakon haladjon, akkor az X lajstromban bejegyzett hajó nem kérhet szélesebb körű hozzáférést más tagállamok kabotázsához (nem jogosult egész évben rendszeres szolgáltatást nyújtani).

---

[10] További iránymutatásért lásd még a vállalkozások közötti összefonódások ellenőrzéséről szóló 139/2004/EK tanácsi rendelet szerinti egységes jogalkalmazásról szóló bizottsági közleményt (2008/C 95/01), HL C 95., 2008.4.16., 1. o.

[11] Az esetek többségében ezek a területek a tengerentúli országok és területek részét képezik, amelyekre a tagállamokkal való társulás tekintetében a Szerződés 355. cikke alapján különös szabályok vonatkoznak.

[12] A Szerződés 355. cikkének (3) bekezdése értelmében „e szerződés rendelkezéseit alkalmazni kell azokra az európai területekre, amelyek külkapcsolataiért valamely tagállam felel”.

2.3. A piac megnyitása olyan hajók számára, amelyek nem tartoznak a rendelet kedvezményezettjei közé

Több tagállam – vagy általános érvénnyel, vagy lemondó határozatok és egyéni engedélyek révén – a rendelet által előírtakhoz képest nagyobb mértékben nyitotta meg a piacát. Egyes tagállamok, amelyek úgynevezett *„nyílt part”* politikát követnek, olyan hajók számára is engedélyezik a tengeri kabotázsszolgáltatás nyújtását a területükön lévő kikötők között, amelyek harmadik országban vannak bejegyezve, és harmadik ország lobogója alatt hajóznak. Néhány tagállam egyéni engedélyeket is előír tengeri kabotázs nyújtása céljából olyan hajók számára, amelyek nem tartoznak a rendelet kedvezményezettjei közé, illetve általános mentességet biztosít a rendelet által meghatározott követelmények alól olyan hajók számára, amelyek harmadik országban vannak bejegyezve vagy harmadik ország lobogója alatt hajóznak, amennyiben uniós tagállamban bejegyzett hajók nem állnak rendelkezésre[13]. Az ilyen gyakorlatok nem sértik az uniós jogszabályokat.

3. A 3577/92/EGK RENDELET HATÁLYA

A 3577/92/EGK rendelet 2. cikkének (1) pontja kimondja, hogy a rendelet tagállamon belül nyújtott tengeri fuvarozási szolgáltatásokra (tengeri árufuvarozás és személyszállítás) vonatkozik. Ezután tájékoztató jelleggel felsorolja a kabotázsszolgáltatások azon típusait, amelyek a rendelet hatálya alá tartoznak.

A Bíróság szerint a rendelet 2. cikkének (1) pontjában említett tengeri kabotázsszolgáltatások listájának nem teljes körű jellege ellenére a hatálya alá tartozó szolgáltatásokat egyrészről rendszerint díjazás fejében nyújtják, másrészről pedig azok – amint az az említett cikkben megadott példák jellegéből adódik – egyetlen tagállam területén fekvő két pont közötti tengeri személyszállításra vagy árufuvarozásra irányulnak[14].

A rendelet hatálybalépése óta a 2. cikk (1) pontjával kapcsolatban négy fő kérdés merült fel. Mit jelent a *„tengeri fuvarozás”* és a *„kikötők között”* kifejezés? A kedvtelési célú kishajók is a rendelet hatálya alá tartoznak? A nemzetközi körutazások kabotázsszakasza is a rendelet hatálya alá tartozik? Az árulosztó szolgáltatások kabotázsnak vagy nemzetközi szolgáltatásnak minősülnek? Ezekkel a kérdésekkel a továbbiakban egyenként foglalkozunk.

3.1. A „kikötők közötti tengeri fuvarozás” fogalommeghatározása

A rendelet nem határozza meg a *„tengeri fuvarozás”* fogalmát. A Bíróság szerint a kifejezés értelmezéséhez figyelembe kell venni a szóban forgó rendelkezés célját, mégpedig azt, hogy a rendeletben meghatározott feltételeknek és kivételeknek megfelelően végrehajtsa a szolgáltatásnyújtás szabadsága elvének a tengeri kabotázsra történő alkalmazását[15].

Ennek megfelelően a *„beltenger”* és a *„parti tenger”* közötti megkülönböztetést a Bíróság a nemzetközi jog (az ENSZ 1982. december 10-i tengerjogi egyezménye, a Montego Bay-i Egyezmény) értelmében irrelevánsnak tekinti a *„tenger”* fogalmának a rendelet értelmében

---

[13] A tengeri kabotázzsal kapcsolatos nemzeti rendszerek áttekintését lásd a 6. lábjegyzetben említett, a rendelet végrehajtásáról szóló ötödik jelentést kísérő bizottsági szolgálati munkadokumentum 3. táblázatában.

[14] A C-251/04. sz., Európai Közösségek Bizottsága kontra Görögország ügy (EBHT 2007., I-67. o.) 28–29. pontja.

[15] A C-323/03. sz., Európai Közösségek Bizottsága kontra Spanyol Királyság ügy (EBHT 2006., I-2161. o.) 24. pontja.

történő alkalmazásában[16]. A *„tengeri fuvarozás”* fogalmába következésképpen azoknak a árufuvarozási és személyszállítási szolgáltatásoknak is bele kell tartozniuk, amelyeket a – Szerződés értelmében a tagállamok által kijelölhető – parti tenger alapvonalának szárazföld felőli oldalán lévő tengervizeken (*„beltenger”*) nyújtanak.

A főtanácsnok véleményével összhangban[17] ezért a Bizottság úgy véli, hogy a rendelet alkalmazása céljából nemcsak a nyílt tengeren végrehajtott kabotázsszolgáltatásokat, hanem például az öblökben, torkolatokban[18] és fjordokban, valamint az ehhez hasonló tengeri területeken végrehajtott szolgáltatásokat is *„tengeri fuvarozásnak”* kell tekintetni.

A Bíróság ítélkezési gyakorlata alapján a *„kikötő”* fogalma az olyan, akár csekély jelentőségű infrastruktúrát foglalja magában, amely arra szolgál, hogy a tengeren szállított áruk berakodását és kirakodását vagy a személyek beszállását és kiszállását lehetővé tegye[19]. Ezért minden olyan infrastruktúra, még az ideiglenes infrastruktúra is beletartozik ebbe a fogalommeghatározásba, amely lehetővé teszi az áruk be- és kirakodását vagy a személyek be- és kiszállását.

A Bizottság kiemeli hogy a hajóval végzett tengeri személyszállítás akkor is a 3577/92/EGK rendelet hatálya alá tartozik, ha a szolgáltatást az érintett tagállam jogszabályai értelmében egyetlen *„kikötőrendszeren”* belül nyújtják (például torkolaton keresztül vezető tengeri átkelés)[20]. Az egyazon kikötőben kezdődő és záruló, ugyanazon utasoknak nyújtott, díjazás fejében, idegenforgalmi célból hajóval végzett tengeri személyszállítás ugyancsak a rendelet hatálya alá tartozik, mivel ezt a szolgáltatást díjazás fejében nyújtják, és célja egyetlen tagállam területén történő tengeri személyszállítás.

3.2. Kedvtelési célú kishajó

A 3577/92/EGK rendelet csak olyan tengeri szolgáltatásokra vonatkozik, amelyeket *„rendszerint díjazás fejében végeznek”*. Ennek megfelelően a kedvtelési célú kishajók többsége nem tartozik a hatálya alá.

3.3. Körutazások

Körutazások akkor tartoznak a 3577/92/EGK rendelet hatálya alá, ha egyetlen tagállamon belül nyújtják őket (lásd a rendelet 3. cikkének (1) bekezdését és 6. cikkének (1) bekezdését)[21]. Kérdés, hogy a nemzetközi körutazás kabotázsszakasza is a rendelet hatálya alá tartozik-e.

A Bizottság úgy véli, hogy a rendelet csak akkor alkalmazandó, ha az utasok abban a tagállamban szállnak be és ki, ahol a kabotázsszakaszra sor kerül.

---

16 Uo., 25. pont.

17 Tizzano főtanácsnok 2005. november 10-i véleménye a fent említett C-323/03. sz. üggyel kapcsolatban.

18 Tenger által elöntött folyóvölgy.

19 A C-323/03. sz., Európai Közösségek Bizottsága kontra Spanyol Királyság ügy (EBHT 2006., I-2161. o.) 33. pontja.

20 Uo., 34. pont.

21 A C-17/13. sz. *Alpina River Cruises* ügy, még nem tették közzé.

X tagállamban vagy harmadik országban kezdődő és harmadik országban vagy X tagállamban végződő, valamint Y tagállam kikötőit érintő körutazás nem tartozik a 3577/92/EGK rendelet hatálya alá, ha Y tagállam kikötőiben nem szállnak be vagy ki utasok. Ilyen esetben a tagállamok közötti, illetve a tagállamok és harmadik országok közötti tengeri szállításban a szolgáltatásnyújtás szabadsága elvének alkalmazásáról szóló, 1986. december 22-i 4055/86/EGK tanácsi rendelet[22] alkalmazandó.

3.4. Átrakodási szolgáltatások

Az átrakodási szolgáltatások (vagy másként az nemzetközi rakomány átrakodása) keretében a fuvarozó az árukat az indulási helyről érkező hajóból kirakodja annak érdekében, hogy azokat átrakodja egy másik, a célkikötő felé tartó hajóra. A szolgáltatást általában hajórakjegy alapján végzik. Felmerül a kérdés, hogy ezek a szolgáltatások a 4055/86/EGK rendelet (amely nem vet ki lobogóval kapcsolatos követelményt) hatálya alá tartozó nemzetközi szolgáltatásnak, vagy pedig a 3577/92/EGK rendelet (amely esetében van lobogóra vonatkozó előírás) hatálya alá tartozó kabotázsszolgáltatásnak minősülnek-e.

Amennyiben az átrakodás során ugyanazon X tagállam két kikötője között a rakomány elő- és továbbszállítását is elvégzik, és a szállítmány a) rendeltetési helye Y tagállamban vagy harmadik országban van, vagy b) Y tagállamból vagy harmadik országból érkezik, akkor X tagállam uniós lobogó alatt közlekedő hajók számára tarthatja fenn az átrakodási szolgáltatásokat. Valójában az összes olyan tagállamban, ahol a kabotázsszolgáltatásokat a 3577/92/EGK rendelet értelmében az uniós lobogó alatt hajózó hajók számára tartják fenn, az átrakodási szolgáltatások kabotázsszolgáltatásnak minősülnek (kivéve Franciaországot[23] és Portugáliát), míg a többi tagállamban az átrakodás szabadon végezhető.

Meg kell azonban említeni, hogy ha valamely vállalkozásnak engedélyezik, hogy nemzetközi szállítmány fuvarozásához átrakodási szolgáltatásokat nyújtson a nemzetközi fuvarozási tevékenység előtt vagy után, az jelentős szállítási költségmegtakarítást eredményezhet, és hozzájárulhat a szolgáltatások hatékonyságának növeléséhez. Az átrakodás bizonyos szempontjairól ezért egyre gyakrabban egyeztetnek a kereskedelmi megállapodásokra irányuló tárgyalásokon. A Bizottság emiatt úgy véli, hogy ezt a kérdést a tagállamokkal együttműködve alaposabban meg kell vizsgálni.

4. SZEMÉLYZETTEL KAPCSOLATOS SZABÁLYOK

A személyzettel kapcsolatos kérdésekkel általában a lobogó szerinti államnak kell foglalkoznia. A szabályok lajstromonként jelentős mértékben eltérnek. Néhány tagállam például szigorú állampolgársági feltételeket ír elő, amelyek szerint a személyzet minden tagjának uniós polgárnak kell lennie. Más tagállamok csak a parancsnoki és az elsőtiszti munkakör betöltése tekintetében írják elő az uniós polgárságot. Ezek a különböző állampolgársági előírások jelentős költségbeli különbségeket okoznak a lajstromok között.

Annak érdekében, hogy ne torzuljon a verseny az e kérdésben leginkább érintett útvonalakon, a rendelet 3. cikke úgy rendelkezik, hogy a *„fogadó”* tagállamok alkalmazhatják saját, személyzettel kapcsolatos szabályaikat a szigetközi kabotázsszolgáltatást nyújtó hajókra. A fogadó tagállamok a kis hajókra (650 bruttó regisztertonna űrtartalomnál kisebb hajók)

---

22 HL L 378., 1986.12.31., 1. o.

23 A francia vámtörvény 257. cikkének értelmezéséről szóló 2007. február 9-i igazgatási feljegyzés.

vonatkozó személyzeti szabályokat is meghatározhatják. A gyakorlatban hat tagállam döntött úgy, hogy alkalmazza a rendelet erre vonatkozó rendelkezéseit.
Annak érdekében azonban, hogy a szolgáltatásnyújtás szabadságának rendelet szerinti elve továbbra is érvényesüljön, a rendelet kimondja, hogy a 650 bruttó regisztertonna űrtartalomnál nagyobb, szigetek közötti kabotázsszolgáltatást nyújtó teherhajók esetében továbbra is a lobogó szerinti állam szabályait kell alkalmazni, ha azok útjára másik államba irányuló vagy másik államból induló utat követően vagy megelőzően kerül sor (*„egymást követő kabotázsműveletek”*).

Ezek a rendelkezések két fő kérdést vetnek fel a fogadó állam hatáskörével kapcsolatban.

Az első kérdéskör azokhoz a személyzeti szabályokhoz kapcsolódik, amelyekért a fogadó állam felelős, a második pedig az egymást követő kabotázsműveletek esetében a fogadó állam és a lobogó szerinti állam hatásköre közötti határvonalat érinti.

Felmerült az a kérdés is, hogy a fogadó állam vagy a lobogó szerinti állam szabályai vonatkoznak-e a szigetek közötti kabotázsszolgáltatást nyújtó, vonalhajózásban részt vevő hajókra. A Bíróság megerősítette a Bizottság értelmezését, amely szerint a 650 bruttó regisztertonna űrtartalomnál nagyobb, vonalhajózásban részt vevő hajók esetében a személyzettel kapcsolatos szabályokat a lobogó szerinti állam határozza meg, függetlenül attól, hogy a vonalhajózásban részt vevő hajó szigetek közötti vagy kontinentális kabotázst nyújt-e[24]. A fogadó állam nem alkalmazhatja a személyzettel kapcsolatos saját jogszabályait a 650 bruttó regisztertonna űrtartalomnál nagyobb, vonalhajózásban részt vevő hajók esetében. E szabályokat csak a 650 bruttó regisztertonna űrtartalomnál kisebb, vonalhajózásban részt vevő hajókra alkalmazhatja.

4.1. A fogadó állam által előírható személyzeti szabályok tartalma

A rendelet nem határozza meg, hogy melyek azok *„a személyzettel kapcsolatos ügyek”*, amelyek a fogadó állam hatáskörébe tartoznak. Egyesek szerint a fogadó állam hatásköre korlátlan (a rendelet *„a személyzettel kapcsolatos minden ügy”* kifejezést használja). A Bizottság ennél korlátozóbb megközelítést alkalmaz. Úgy véli, hogy korlátozni kell a fogadó állam hatáskörét annak érdekében, hogy ne sérüljön a szolgáltatásnyújtás szabadságának elve, amely tekintetében az említett hatáskör eltérést jelent.

A Bizottság úgy véli, hogy a fogadó államok hatáskörébe tartozik többek között annak meghatározása, hogy a szigetközi kabotázst végző hajók (és a 650 bruttó regisztertonna űrtartalomnál kisebb hajók) fedélzetén lévő személyzetnek milyen arányban kell uniós polgárokból állnia. A tagállamok ezáltal előírhatják, hogy az ilyen hajók személyzete teljes mértékben uniós polgárokból álljon. A tagállamok azt is előírhatják, hogy a fedélzeten lévő tengerészek az Európai Unióban rendelkezzenek társadalombiztosítással. A munkakörülmények tekintetében az országban hatályos szabályokat írhatnak elő a minimálbérrel kapcsolatban. A biztonsággal és képzéssel kapcsolatos szabályokat illetően (ideértve a fedélzeten beszélt nyelveket is) a Bizottság úgy véli, hogy a tagállamok csak a hatályos uniós vagy nemzetközi szabályok (STCW és SOLAS egyezmény) betartását írhatják elő, anélkül, hogy aránytalanul korlátoznák a szolgáltatásnyújtás szabadságát.

A rendelet 9. cikke értelmében minden olyan tagállamnak, amely a saját szabályait kívánja alkalmazni a személyzettel kapcsolatos kérdésekben, konzultálnia kell a Bizottsággal. Az előirányzott intézkedések hatályát és tartalmát a szükségesség és arányosság fentebb említett elve alapján, eseti alapon értékelik.

[24] A C-288/02. sz., Európai Közösségek Bizottsága kontra Görögország ügy (EBHT 2004., I-10071. o.).

4.2. Egymást követő kabotázsműveletek

A rendelet 3. cikkének (3) bekezdése szerint *„1999. január 1-jétől kezdve a 650 bruttó regisztertonna űrtartalomnál nagyobb, szigetközi kabotázsszolgáltatást nyújtó teherhajók esetében, amikor azok útja egy olyan utat követ vagy előz meg, amely egy más államba irányul vagy államból történik, a személyzettel kapcsolatos minden ügy annak az országnak a joghatósága alá tartozik, amelyben a hajót lajstromozták (amely lobogója alatt hajóznak)”*.

A Bíróság ítélete szerint a kabotázsutat követő vagy megelőző út fogalma főszabály szerint minden más államba irányuló vagy onnan induló utat magában foglal, a rakomány jelenlététől függetlenül[25].

A Bizottság 2003. évi értelmező közleményében foglaltakkal ellentétben a Bíróság úgy véli, hogy a lobogó szerinti állam szabályai nemcsak akkor alkalmazandók, ha az út kabotázsszakaszát követő vagy megelőző nemzetközi szakasz során ténylegesen árut fuvaroznak, hanem akkor is, ha az út ballasztút (nincs a fedélzeten rakomány). A Bizottság következésképpen nem fogadhatja el, hogy a tagállamok továbbra is a fogadó állam szabályait alkalmazzák, ha a szigetek közötti kabotázsműveleteket követő vagy megelőző nemzetközi út ballasztút.

Ez azonban nem jelentheti azt, hogy a hajótulajdonosok fiktív nemzetközi utat szervezhetnek szállítmány nélkül annak érdekében, hogy elkerüljék a 3. cikk (2) és (3) bekezdésének alkalmazását, és ezáltal megkerüljék a rendeletet[26].

A nemzeti bíróságoknak kell ellenőrizniük a nemzeti jogszabályoknak megfelelő bizonyítási szabályok alapján, hogy van-e ilyen visszaélés.

Az 5.3.2.2. pontban szerepelnek azok a személyzettel kapcsolatos szabályok, amelyek közszolgáltatási kötelezettségeket teljesítő hajókra vonatkoznak.

4.3. A személyzettel kapcsolatos szabályok felülvizsgálata

A rendelet szerint a Tanácsnak 1999. január 1. előtt végleges személyzeti szabályokat kellett elfogadnia a szigetközi kabotázs liberalizációjának gazdasági és társadalmi következményeire vonatkozó részletes vizsgálat alapján megfogalmazott bizottsági javaslatnak megfelelően.

A Bizottság 1997. június 17-én ismertette a Tanáccsal a kérdésről készített jelentését, 1998. április 29-én pedig rendeletjavaslatát[27]. A javaslat a lobogó szerinti állam személyzeti kérdésekkel kapcsolatos felelősségének általánossá tételéről szólt. A javaslat szerint a fogadó állam felelne a 650 bruttó regisztertonna űrtartalomnál kisebb hajókért, valamint annak megállapításáért, hogy a menetrend szerinti személyszállítási szolgáltatást és kompszolgáltatást nyújtó hajók (ideértve a vegyes szolgáltatásokat és a rendszeres körutazásokat is) személyzetének mekkora arányban kell uniós polgárokból állnia. A javaslat szerint az ilyen hajók fedélzetén dolgozó, harmadik országból származó tengerészekre ugyanazok a munkafeltételek vonatkoznának, mint a tagállamok állampolgáraira.

A tagállamok azonban nem fogadták el a Bizottság javaslatát. A Bizottság ezért azt javasolta, hogy 2001. december 11-i hatállyal vonják vissza a javaslatot. A Bizottság jelenleg nem

---

[25] A C-456/04. sz., Agip Petroli SpA kontra Capitaneria di porto di Siracusa és társai ügy (EBHT 2006., I-3395. o.) 15–25. pontja.

[26] Uo., 23. pont.

[27] COM(1998) 251 final.

tervezi új javaslat benyújtását. Ennek megfelelően a rendelet 3. cikkében meghatározott szabályokat nem fogják a közeljövőben módosítani.

A rendelet végrehajtásáról szóló ötödik jelentés elkészítése során azonban a Bizottság azt tapasztalta, hogy mivel a hajótulajdonosok nehezen férnek hozzá a fogadó állam személyzettel kapcsolatos jogszabályaihoz, ez akadályozza a szigetek közötti kabotázs további fejlesztését. E probléma elhárítása érdekében a Bizottság arra ösztönzi a rendelet 3. cikkének (2) bekezdését alkalmazó tagállamokat, hogy jelöljenek ki kapcsolattartási pontot, amelyet a hajótulajdonosok felkereshetnek, ha tájékozódni szeretnének a fogadó állam személyzettel kapcsolatos szabályairól.

5. KÖZSZOLGÁLTATÁS

A tengeri fuvarozás létfontosságú az európai szigetek lakosai számára. Ezért különleges szabályzatot dolgoztak ki, amely segítségével megóvhatók a piac által nem megfelelően kiszolgált tengeri útvonalak.

A rendelet keretet nyújt a tagállamoknak ahhoz, hogy a piacra jutás korlátozása révén a tengeri szolgáltatásokra vonatkozó közszolgáltatási kötelezettségekkel kapcsolatban megfelelő módon szervezhessék meg a piaci beavatkozást. A közszolgáltatás nyújtásával járó költségek ellentételezéséhez nyújtott állami finanszírozásnak az állami támogatásra vonatkozó uniós szabályoknak is meg kell felelnie. E szakasz célja, hogy szükség esetén tisztázza a rendeletben meghatározott feltételeket és az állami támogatásra vonatkozó szabályokat azért, hogy az állami beavatkozásra a Szerződés szabályaival összhangban kerüljön sor.

5.1. A közszolgáltatási útvonalak földrajzi hatálya

A rendelet 4. cikkének (1) bekezdése értelmében a közszolgáltatási útvonalaknak a szigetekről induló vagy a szigetekre irányuló, valamint a szigetek közötti útvonalnak kell lenniük.

A rendelet nem határozza meg a *„sziget”* fogalmát. A Bizottság úgy véli, hogy a 4. cikk alkalmazását azokra a szigetekre kell korlátozni, amelyeket csak tengeri vagy légi úton lehet megközelíteni, és amelyek nem állnak állandó szárazföldi összeköttetésben Európa kontinentális részével. Ennek megfelelően az a félsziget, amely állandó közúti vagy vasúti összeköttetésben áll a szárazfölddel (mint például Peloponnészosz), nem minősül *„szigetnek”*[28].

Tizzano főtanácsnok véleményével összhangban a 4. cikk (1) bekezdése alkalmazásának lehetőségét azokra a szolgáltatásokra is ki kell terjeszteni, amelyeket szigethez hasonló státusú helyek között nyújtanak (például hosszú fjordok vagy torkolatok partjai, amelyekkel nincs közvetlen közúti kapcsolat), ahol ugyanúgy biztosítani kell a tengeri fuvarozási szolgáltatások megfelelőségét[29].

---

[28] A C-288/02. sz., Európai Közösségek Bizottsága kontra Görögország ügy (EBHT 2004., I-10071. o.) 42. pontja.

[29] Tizzano főtanácsnok 2005. november 10-i véleménye a fent említett C-323/03. sz. üggyel kapcsolatban; 39–45. pont.

A Bizottság megbízásából készített tanulmány[30] szerint a közúton körülbelül 100 km-es kerülőúttal elérhető[31], hosszú torkolatok vagy fjordok e szakasz alkalmazásában szigetnek tekinthetők, mivel a városhalmazok elszigetelésével hasonló problémát okozhatnak.

5.2. Szigetek közötti kabotázsútvonalak, amelyekhez közszolgáltatási kötelezettségek írhatók elő

A tagállamok (ideértve adott esetben a regionális és helyi hatóságokat is), nem pedig a hajótulajdonosok döntik el, hogy mely útvonalakon van szükség közszolgáltatási kötelezettségekre. Konkrétan a rendszeres (menetrend szerinti) szigetközi kabotázsszolgáltatások tekintetében is előírhatók közszolgáltatási kötelezettségek, ha a piac nem biztosít megfelelő szolgáltatásokat.

A rendeletben meghatározott feltételek szerint a tagállamok közszolgáltatási kötelezettségeket írhatnak elő, hogy *„megfelelő”* rendszeres tengeri fuvarozási szolgáltatást *„biztosítsanak”* egy adott szigetre irányulóan (vagy egy torkolat tekintetében), amennyiben az uniós hajótulajdonosok a saját kereskedelmi érdekeiket szem előtt tartva nem megfelelő mértékben vagy nem ugyanolyan feltételekkel nyújtanának szolgáltatást[32]. A kereskedelem minden más esetben szabad marad.

Ha a tagállamok a rendelet 4. cikkének (1) bekezdésében leírt szolgáltatások esetében közszolgáltatási kötelezettségeket írnak elő, beavatkozásukat a 4. cikk (2) bekezdésében említett alapvető követelményekre kell korlátozniuk, és be kell tartaniuk a megkülönböztetés tilalmának elvét a 4. cikk (1) bekezdése értelmében az útvonalon szolgáltatásnyújtás iránt érdeklődő összes uniós hajótulajdonosra vonatkozóan. Ezt a követelményt szigorúan be kell tartani a kötelezettségek tartalmáról történő határozathozatal, valamint az adott szolgáltatás nyújtásáért felelős jogalany kiválasztására vagy az ellentételezés összegének megállapítására irányuló adminisztratív eljárás során.

5.3. Előírható kötelezettségek

5.3.1. A közszolgáltatási kötelezettségek és a közszolgáltatási szerződések megkülönböztetése

A 3577/92/EGK rendelet különbséget tesz a *„közszolgáltatási kötelezettségek”* (lásd a rendelet 2. cikkének (4) pontját és 4. cikkének (2) bekezdését) és a *„közszolgáltatási szerződések”* (lásd a rendelet 2. cikkének (3) pontját) között.

A közszolgáltatási szerződéseket általában olyan esetekben használják a közszolgáltatási kötelezettségek előírására, ha egy adott útvonal kiszolgálását tervező összes hajótulajdonosra alkalmazott horizontális megközelítés nem elegendő az alapvető fuvarozási igények kielégítésére, különösen egy adott szolgáltatás minőségével kapcsolatos általános feltételek teljesítésére.

A rendelet 4. cikkének (2) bekezdése az összes olyan követelményt felsorolja, amelyek közszolgáltatási kötelezettségek előírása esetén alkalmazhatók. A rendelet 2. cikkének

---

[30] Study on Small Islands and Estuaries, ICF Consulting, 2002.

[31] A torkolat megkerülése során megtett távolság és a torkolaton való átkelés során megtett távolság közötti aránynak legalább tízszeresnek kell lennie.

[32] Lásd a rendelet (9) preambulumbekezdését és 2. cikkének (4) bekezdését. Lásd még a C-205/99. sz., Analir kontra Administración General del Estado ügyben hozott ítélet (EBHT 2001., I-1271. o.) 31. és azt követő pontjait.

(3) pontja csupán tájékoztató jelleggel ismerteti a közszolgáltatási szerződések hatályát, a tagállamok ennél szélesebb körű hatályt is megállapíthatnak. A gyakorlatban a minőségi előírások gyakran képezik közszolgáltatási szerződések részét, de ezeket nem lehet közszolgáltatási kötelezettségek közé sorolni. A közszolgáltatási kötelezettségek tekintetében a hajótulajdonosoknak előírt, „*a szolgáltatás ellátásának képességére”* vonatkozó követelmények közé tartozik a fizetőképességükkel kapcsolatos követelmény, valamint az arra vonatkozó előírás, hogy nem lehet adótartozásuk vagy társadalombiztosítási tartozásuk[33]. A Bizottság úgy véli, hogy a gyorskomp használatára vonatkozó előírás is ebbe a kategóriába tartozik.

Közszolgáltatási kötelezettségek előírása esetén a szolgáltatásnyújtás rendszerességével és gyakoriságával kapcsolatos követelményeket az ugyanazon az útvonalon szolgáltatást nyújtó összes hajótulajdonosnak együtt, nem pedig egyesével kell teljesíteniük[34].

A tagállamok csak akkor írhatnak elő közszolgáltatási kötelezettségeket és köthetnek közszolgáltatási szerződéseket, ha az adott útvonalak tekintetében megállapították, hogy a menetrend szerinti árufuvarozási és személyszállítási szolgáltatások nem lennének megfelelőek (vagyis a szolgáltatásnyújtás nem a hatóságok által meghatározott mértékben vagy feltételek mellett történne), ha e szolgáltatás nyújtása kizárólag a piaci erőviszonyoktól függ. Ezenkívül a közszolgáltatási kötelezettségnek és a közszolgáltatási szerződésnek szükségesnek és arányosnak kell lennie a szigetekre és szigetekről történő rendszeres fuvarozási szolgáltatások megfelelő biztosítása érdekében[35]. Más szóval a tagállamok nem alkalmazhatnak közszolgáltatási kötelezettségeket és közszolgáltatási szerződéseket olyan szolgáltatásokra vonatkozóan, amelyeket a rendes piaci körülmények mellett működő vállalkozások már kielégítő módon és a közérdek állam által meghatározott feltételei – például az ár, a folytonosság és a szolgáltatásokhoz való hozzáférés – mellett nyújtanak[36].

A Bizottság emlékeztet arra, hogy bár a tagállamok tág mérlegelési szabadsággal rendelkeznek a közszolgáltatás szükségességének és a szolgáltatás mértékének meghatározásában, a tagállamok ezzel kapcsolatos döntését a Bizottság ellenőrzi a nyilvánvaló mérlegelési hibák tekintetében[37].

5.3.2. A megkülönböztetés tilalmának elve

A rendeletben meghatározott megkülönböztetés tilalmának elve értelmében a tagállamok nem írhatnak elő olyan, egy adott hajózási társaságra szabott kötelezettségeket, amelyek

---

[33] A már említett C-205/99. sz. ügyben hozott ítélet 45–51. pontja.

[34] Ha egy szigeten hetente négyszer kell szolgáltatást nyújtani, és erre két hajótulajdonos is vállalkozik, akkor vagy hetente két-két alkalommal, vagy egy, illetve három alkalommal vállalhatnak üzemeltetési kötelezettséget.

[35] A C-128/10–C-129/10. sz., Naftiliaki Etaireia Thasou egyesített ügyekben hozott ítélet (EBHT 2011., I-1887. o.) 54. pontja.

[36] Az európai uniós állami támogatási szabályoknak az általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtásának ellentételezésére való alkalmazásáról szóló bizottsági közlemény (HL C 8., 2012.1.11., 4. o.) 48. pontja.

[37] A T-17/02. sz., Fred Olsen ügy (EBHT 2005., II-2031. o.) 216. pontja és a Bizottság 2013. május 2-i 2013/435/EU határozata a Société Nationale Corse Méditerranée javára Franciaország által nyújtott SA.22843 (2012/C) (korábbi 2012/NN) számú állami támogatásról, HL L 220., 2013.8.17., 20–45. o.

megakadályoznák a többi uniós hajótulajdonos piacra jutását, illetve nem alkalmazhatnak ilyen hatással járó kötelezettségeket.

A Bizottság különösen a rendelkezések alábbi két típusa által okozott problémákra hívná fel a tagállamok figyelmét.

5.3.2.1. Hajók átvétele

Egyrészről felmerült az a kérdés, hogy a közszolgáltatási szerződés megpályáztatása során a tagállam kötelezheti-e arra a sikeres pályázót, hogy átvegye a hajókat és a személyzetet a korábbi szolgáltatótól. A Bizottság úgy véli, hogy az esetek többségében egy ilyen kötelezettség sértené a 3577/92/EGK rendeletet, mivel hátrányos megkülönböztetéssel járna. Megakadályozná, hogy az uniós hajótulajdonosok a saját hajóikkal pályázhassanak, és előnyös helyzetbe hozná a meglévő szolgáltatót, amennyiben utóbbi is pályázik.

A Bizottság egyetért azonban azzal, hogy ha a szigetek kiszolgálásához olyan különleges felépítésű hajóra van szükség, amely nehezen szerezhető be, értékesíthető vagy használható más célra, akkor a hajó átvételére vonatkozó követelmény kevésbé korlátozná a szolgáltatásnyújtás szabadságát, mint az, ha a szolgáltatást egyetlen hajótulajdonosnak ítélnék oda olyan szerződéssel, amely időtartama elég hosszú ahhoz, hogy lehetővé tegye az erre a célra épített hajó teljes amortizációját. Ilyen esetekben a hajót – az ajánlattételi dokumentációban részletesen meghatározott, egyértelmű feltételek mellett – az új üzemeltető bérelhetné az erre a célra létrehozott hajótulajdonos-vállalattól. Elképzelhető lenne ezenkívül olyan előírás is, amely szerint az új szolgáltatónak közvetlenül át kell vennie a hajót az elődjétől.

Amennyiben a tagállamok hatóságai is hajótulajdonosok, vagy hajók vannak a birtokukban, ezeket azonos, megkülönböztetésmentes feltételekkel az összes lehetséges szolgáltató rendelkezésére bocsáthatják.

5.3.2.2. Személyzettel kapcsolatos feltételek

A közszolgáltatási kötelezettségek és szerződések keretében előírható, személyzettel kapcsolatos feltételek tekintetében is felmerült több kérdés.

A Bizottság szerint a közszolgáltatási kötelezettségek és szolgáltatások keretében előírható szabályokat (a rendelet 4. cikke) azokra a követelményekre kell korlátozni, amelyek alapvető fontosságúak a közszolgáltatási igények kielégítéséhez, és nem szabad a feltétlenül szükséges mértéket meghaladni. Ezt eseti alapon kell megvizsgálni.

A Bizottság megállapítja, hogy a tagállamok dönthetnek úgy is, hogy a közszolgáltatási kötelezettségek és szerződések keretében ugyanazokat a szabályokat írják elő, mint amelyeket a fogadó tagállamok a szigetek közötti kabotázsszolgáltatásban részt vevő hajóknak (a rendelet 3. cikkének (2) bekezdése). Ezeket a szabályokat e közlemény 4. szakaszában ismertetjük.

5.4. A közszolgáltatási kötelezettségek előírására és a közszolgáltatási szerződések megkötésére szolgáló eljárás

Számos adminisztratív eszköz, például nyilatkozattételi, engedélyezési vagy jóváhagyási rendszer áll a tagállamok rendelkezésére az egy adott útvonal összes szolgáltatójára alkalmazható „közszolgáltatási kötelezettségek” előírására. A tagállamok azzal is előírhatnak közszolgáltatási kötelezettséget, ha egy szolgáltatóval vagy bizonyos szolgáltatókkal közszolgáltatási szerződést kötnek.

A Bíróság a C-205/99. sz. ügyben úgy ítélkezett, hogy elfogadható az engedélyezési eljáráshoz hasonlóan korlátozó jellegű eljárás, amennyiben ez szükséges (ha *„a szabad*

versenyhelyzetben a menetrend szerinti árufuvarozási és személyszállítási szolgáltatások nem kielégítő volta folytán a közszolgáltatás iránt fennálló tényleges igény bizonyítható"), ha arányban áll a kitűzött céllal, valamint ha objektív, az érintett vállalkozásokkal előre ismertetett, megkülönböztetésmentes kritériumokon alapul. A vállalkozásoknak ezenkívül joguk van jogorvoslati kérelmet benyújtani az ellenük hozott határozatok ellen[38] .

5.4.1. Az alkalmazandó közbeszerzési szabályok

Ha valamely tagállam illetékes hatósága közszolgáltatási szerződést köt, tiszteletben kell tartania az idevágó közbeszerzési szabályokat. A Tanács és az Európai Parlament 2014. február 26-án elfogadta a szolgáltatási koncessziós szerződések odaítéléséről szóló új irányelvet (a továbbiakban: koncessziókról szóló irányelv)[39]. Ugyanezen a napon a Tanács és az Európai Parlament elfogadta a 2014/24/EU irányelvet és a 2014/25/EU irányelvet is (a továbbiakban: közbeszerzésről szóló irányelvek)[40].

A Bizottság tapasztalatai alapján a rendelet 4. cikkének alkalmazásával odaítélt közszolgáltatási szerződések többsége a közbeszerzési jogszabályok értelmében *„közszolgáltatási koncessziónak"* minősül. Különösen mivel az ilyen szerződésekben az illetékes hatóság bizonyos időtartamig egy hajótulajdonosra bízza a tengeri kabotázsszolgáltatás nyújtását. A hajótulajdonos köteles a szerződésben meghatározott fuvarozási szolgáltatást általában a hatóságtól kapott pénzügyi ellentételezés fejében biztosítani[41]. A tulajdonos elvileg viseli az üzemeltetési kockázatot (ellenkező esetben a szerződés a közbeszerzésről szóló irányelv értelmében közbeszerzési szerződésnek minősül), amely kiterjed az árufuvarozási és személyszállítási szolgáltatás iránti igényhez kapcsolódó kockázatra is, mivel az illetékes hatóságok általában nem garantálják a közszolgáltatási szerződésekben, hogy a hajótulajdonos fedezni tudja beruházásait vagy a szerződéses kötelezettségeinek teljesítése során felmerülő költségeket.

A koncessziókról szóló irányelv hatálya alá tartozó közszolgáltatási szerződések odaítélése esetén az illetékes hatóságnak minden hajótulajdonost egyenlően és megkülönböztetésmentesen kell kezelnie, valamint valódi verseny biztosítása érdekében átlátható és arányos módon kell fellépnie[42]. Az irányelv több kötelezettség mellett azt is meghatározza, hogy a koncessziós hirdetményt és a szerződés odaítéléséről szóló hirdetményt közzé kell tenni az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*[43]. További kötelezettségeket ír elő a kiválasztási és odaítélési kritériumokkal kapcsolatban is, és eljárási garanciákat állapít meg,

---

38 A fent hivatkozott C-205/99. sz. ügy. Lásd még a C-128/10–C-129/10. sz., Naftiliaki Etaireia Thasou egyesített ügyekben hozott ítélet (EBHT 2011., I-1887. o.) 52. és azt követő pontjait.

39 Az Európai Parlament és a Tanács 2014. február 26-i 2014/23/EU irányelve a koncessziós szerződések odaítéléséről, HL L 94., 2014.3.28., 1. o.

40 Az Európai Parlament és a Tanács 2014. február 26-i 2014/24/EU irányelve a közbeszerzésről és a 2004/18/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről, HL L 94., 2014.3.28., 65. o.; az Európai Parlament és a Tanács 2014. február 26-i 2014/25/EU irányelve a vízügyi, energiaipari, közlekedési és postai szolgáltatási ágazatban működő ajánlatkérők beszerzéseiről és a 2004/17/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről, HL L, 2014.3.28., 243. o..

41 Lásd még a már említett C-205/99. sz. ügyben hozott ítélet 63. és 65. pontját.

42 A 3. és 30. cikk.

43 A 31-33. cikk.

amelyek célja az átláthatóság és az egyenlő bánásmód biztosítása, főként az illetékes hatóság és az ajánlattevők közötti egyeztetések során.

A közbeszerzésről szóló irányelvek hatálya alá eső közszolgáltatási szerződések odaítélése tekintetében hangsúlyozni kell, hogy az új irányelvek nem tesznek különbséget az elsőbbségi és nem elsőbbségi szolgáltatások között. A vízi fuvarozási szolgáltatásokat a közbeszerzésről szóló 2004/17/EK és a 2004/18/EK irányelvben nem elsőbbségi szolgáltatásként határozták meg, és csak korlátozott számú követelmény vonatkozott rájuk (a műszaki leírásokkal és az odaítélésről szóló hirdetménnyel kapcsolatban). A közbeszerzésről szóló új irányelvek értelmében ezen irányelvek hatálya alá tartozó közszolgáltatási szerződések odaítélésére elvileg az összes bennük foglalt követelmény vonatkozik.

Amennyiben a szerződések nem érik el a koncessziókról szóló irányelv vagy a közbeszerzésről szóló irányelvek alkalmazásához szükséges küszöbértékeket, akkor is szükség van kiválasztási és odaítélési eljárásra, hogy teljesüljön a Szerződésben előírt megkülönböztetésmentesség és egyenlő bánásmód követelménye, amely az átláthatóság követelményét is magukban foglalja. A Bíróság szerint utóbbi azt jelenti, hogy minden potenciális ajánlattevő érdekében megfelelő mértékű nyilvánosságot kell biztosítani, amely lehetővé teszi a szolgáltatási piac verseny előtt történő megnyitását, és az eljárások pártatlanságának ellenőrzését[44].

5.4.2. Az odaítélési eljárás megválasztása

A 3577/92/EGK rendelet 4. cikke előírja, hogy a tagállamoknak a közszolgáltatási szerződések odaítélésekor megkülönböztetésmentesen kell eljárniuk.

A Bizottság véleménye szerint a közszolgáltatási szerződések odaítélése során fennáll a szolgáltatók közötti megkülönböztetés kockázata, mivel adott útvonalon csak egy szolgáltatónak ítélik oda a szerződést. Úgy véli ezért, hogy alapvetően a nyílt közbeszerzési eljárás a legegyszerűbb mód a megkülönböztetés tilalmának betartására. A potenciális ajánlattevőkkel folytatott egyeztetésekkel járó odaítélési eljárás megfelelhet a megkülönböztetés tilalma elvének, amennyiben az elbíráló hatóság és az ajánlattevő vállalkozások közötti egyeztetésekre pártatlan, tisztességes és átlátható módon kerül sor[45]. A Bizottság úgy véli, hogy a közvetlen odaítélés megsérti a megkülönböztetés tilalmának elvét és az átláthatóság elvét, amelyet a rendelet 4. cikke előír. Az olyan közbeszerzési eljárás sem felel meg a megkülönböztetés tilalma és az átláthatóság elvének, amely jellegéből adódóan jogtalanul korlátozza a lehetséges ajánlattevők számát.

Az említett elvek betartásának biztosítása érdekében emellett a közbeszerzési eljárás elindítása és az árufuvarozási és személyszállítási szolgáltatások megkezdésének időpontja közötti időszaknak megfelelő és indokolt hosszúságúnak kell lennie. A Bizottság úgy véli, hogy ha ezek az időszakok túl rövidek, és nem tükrözik kellőképpen az odaítélhető kabotázsszolgáltatás iránti igényt (például a piac mérete, a minőséggel vagy gyakorisággal

---

[44] Lásd a koncessziók közösségi jogi megítéléséről szóló bizottsági értelmező közleményt (HL C 121., 2000.4.29., 2. o.), a közbeszerzési szerződésekről szóló irányelvek által nem, vagy csak részben szabályozott közbeszerzési eljárásokra alkalmazandó közösségi jogról szóló bizottsági értelmező közleményt (HL C 179., 2006.8.1., 2. o.), valamint a C-324/98. sz., Teleaustria és Telefonadress kontra Telekom Ausztria ügy (EBHT 2000., I-10745. o.) 60. pontját.

[45] Lásd még az európai uniós állami támogatási szabályoknak az általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtásának ellentételezésére való alkalmazásáról szóló bizottsági közlemény 66. pontját (HL C 8., 2012.1.11., 4. o.).

kapcsolatos követelmények tekintetében), ez előnyös helyzetbe hozhatja a mindenkori hajótulajdonost, ami pedig sértené az egyenlő bánásmód elvét.

A Bizottság hangsúlyozza továbbá, hogy az odaítélési eljárás megválasztása hatással van a közszolgáltatási szerződés végrehajtásához nyújtott pénzügyi ellentételezésnek az állami támogatásra vonatkozó szabályok alapján történő teljesítésére. Főként mivel ahhoz, hogy az ellentételezés ne minősüljön állami támogatásnak, meg kell felelnie a Bíróság által az Altmark-ítéletben meghatározott négy feltételnek[46]. A negyedik Altmark-kritérium szerint a felkínált ellentételezésnek vagy olyan közbeszerzési eljárás eredményének kell lennie, ami lehetővé teszi a közösség számára a legkisebb költségen szolgáltatásokat nyújtó ajánlattevő kiválasztását; vagy átlagos, jól vezetett és a szükséges eszközökkel megfelelően felszerelt vállalkozással való összehasonlításból kell származnia. A Bizottság úgy véli, hogy a hatóságok nyílt, átlátható és megkülönböztetésmentes közbeszerzési eljárás lefolytatásával teljesíthetik legegyszerűbben a negyedik Altmark-kritériumot[47]. Következésképpen, ha teljesül az Altmark-ítéletben meghatározott többi feltétel is, az ilyen eljárás általában kizárja az állami támogatás meglétét[48].

A rendelet nem írja elő a tagállamok számára, hogy az összes közszolgáltatási szerződés megkötését bejelentsék. Amennyiben a szerződés közszolgáltatás nyújtásával járó költségek ellentételezéséről rendelkezik, akkor adott esetben az állami támogatásra vonatkozó szabályok szerint előre be kell számolni róla a Bizottságnak (e közlemény 5.6. pontja részletesen ismerteti a kérdést). A rendelet 9. cikkében meghatározott bejelentési kötelezettség csak azokra a jogszabályokra vonatkozik, amelyek hatálya szélesebb körű, például a kabotázsszolgáltatások általános jogi kerete.

5.5. Piacra jutás és verseny a közszolgáltatási útvonalakon

Közszolgáltatási kötelezettségek elrendelésével a tagállamok bizonyos útvonalakon beavatkoznak a piacra jutás feltételeibe, ami torzíthatja a versenyt, ha nem tartják be a megkülönböztetés tilalmának elvét. Az ilyen beavatkozások a kitűzött cél tekintetében (a szigetekről induló, a szigetekre irányuló, valamint a szigetek közötti rendszeres, menetrend szerinti árufuvarozási és személyszállítási szolgáltatások biztosítása) törvényesnek és jogszerűnek tekinthetők. A közszolgáltatási kötelezettséggel kapcsolatos beavatkozásnak arányosnak kell lennie a kitűzött céllal. Amennyiben a beavatkozás meghaladja a feltétlenül szükséges mértéket, akkor szükségtelenül korlátozza a belső piac megfelelő működéséhez szükséges szabadságot. A Bizottság három, ehhez a kérdéshez kapcsolódó témával kíván foglalkozni.

5.5.1. Kizárólagosság

Ha a tagállamok közszolgáltatási útvonalon kizárólagosságot biztosítanak egy adott hajótulajdonosnak, azzal minimálisra csökkentik a pénzügyi terhet a Közösség számára, de korlátozzák a kereskedelem szabadságát a tengeri fuvarozási ágazatban.

Megfelelő egyensúlyt kell teremteni a két elv között.

---

[46] C-280/00. sz., Altmark Trans GmbH és Regierungspräsidium Magdeburg kontra Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH („Altmark”) ügy (EBHT 2003., I-7747. o.).

[47] Az európai uniós állami támogatási szabályoknak az általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtásának ellentételezésére való alkalmazásáról szóló bizottsági közlemény 63–64. pontja (HL C 8., 2012.1.11., 4. o.).

[48] Uo., 65–68. pont.

Megfelelően indokolt esetekben előfordulhat, hogy csak a kizárólagosság segítségével teljesíthetők az alapvető fuvarozási szükségletek, ha csak rövid időre, illetve nyílt, igazságos és megkülönböztetésmentes, az egész Unióra kiterjedő odaítélési eljárással biztosítják.

A Bizottság hangsúlyozza azonban, hogy sok esetben a kizárólagosságnál kevésbé korlátozó jellegű intézkedések is megfelelhetnek, hogy elkerülhető legyen a *„piac lefölözése”* és a szükséges pénzügyi ellentételezés összegének csökkentése. Annak a szolgáltatónak, amely szerződés alapján köteles egész évben közszolgáltatási kötelezettségeit teljesíteni, és nem rendelkezik kizárólagos joggal, hátránya származhat egy másik üzemeltető tevékenységéből, aki közszolgáltatási kötelezettségek hiányában csupán a jövedelmezőbb hónapokban lép piacra, és jelentősen csökkentheti az első üzemeltető bevételeit.

A Bizottság úgy véli, hogy ugyanazon útvonalon tevékenykedő szolgáltatók mindegyikének elő lehet írni kevésbé szigorú közszolgáltatási kötelezettségeket az egyik szolgáltatóval kötött közszolgáltatási szerződéssel párhuzamosan[49]. Meghatározható olyan feltétel, amely szerint azoknak a hajótulajdonosoknak is egész évben szolgáltatást kell nyújtaniuk, amelyek egész évre vonatkozó közszolgáltatási szerződés hatálya alá tartozó útvonalon hajóznak.

5.5.2. A közszolgáltatási szerződések időtartama

A rendelet nem határozza meg a közszolgáltatási szerződések időtartamának felső határát. A rendelet 1. és 4. cikkéből azonban az következik, hogy a közszolgáltatási szerződéseknek korlátozott időtartamúnak kell lenniük, hogy lehetővé tegyék a piac rendszeres és nyílt felmérését.

Amennyiben a közszolgáltatási szerződés koncesszió, akkor a koncessziós szerződések odaítéléséről szóló 2014/23/EU irányelv 18. cikke értelmében az öt évet meghaladó időtartamú szerződések esetében a koncesszió maximális időtartama *„amely alatt – ésszerű feltételezések alapján – a koncessziós jogosult számára megtérülnek az építési beruházás vagy a szolgáltatás megvalósítása érdekében eszközölt befektetései, és a befektetett tőke ésszerű hozamot tud termelni, figyelembe véve a konkrét szerződéses célkitűzések teljesítése érdekében eszközölt befektetéseket is”*.

Annak érdekében, hogy a tagállamok betartsák az arányosság elvét a piaci beavatkozások esetén, a legkevésbé torzító hatású eszközt kell választaniuk, ideértve az időtartam kérdését is, hogy teljesítsék az alapvető tengeri fuvarozási szükségleteket. Minden uniós hajótulajdonos számára rendszeresen lehetőséget kell biztosítani arra, hogy egy adott szolgáltatás nyújtására pályázhasson (ezzel kapcsolatban lásd még az 5.6. pontot).

A Bizottság 2003. évi értelmező közleményében jelezte, hogy a hat évet meghaladó időtartamú közszolgáltatási szerződések alapvetően nem felelnek meg az arányossággal kapcsolatos követelménynek.

2003 óta azonban a Bizottság azt tapasztalta, hogy bizonyos esetekben a hatéves korlátozás eltántorítja a hajótulajdonosokat a pályázat benyújtásától, mert ezt az időtartamot túl rövidnek tartják ahhoz, hogy a beruházásaik megtérüljenek a szolgáltatásnyújtás során. A hatóságok ugyancsak azt állítják, hogy a rövid időtartamú szerződések eltántoríthatják a hajótulajdonosokat a jelentősebb beruházásoktól, és ezáltal lassítják az innovációt és a szolgáltatás minőségének lehetséges javulását. Ki kell emelni ezenkívül azt is, hogy eltarthat egy ideig a tengeri kabotázsra vonatkozó közszolgáltatási szerződések odaítéléséhez szükséges kiválasztási eljárás előkészítése.

---

[49] A közszolgáltatási szerződéssel párhuzamosan közszolgáltatási kötelezettség tagállamok általi előírásának lehetőségéről lásd még a C-205/99. sz. ügy 60–71. pontját.

A Bizottság ezért úgy véli, hogy az öt (ha a szerződés a koncessziókról szóló irányelv értelmében koncessziónak minősül) vagy hat évet meghaladó időtartamú közszolgáltatási szerződések is megfelelhetnek az arányossággal kapcsolatos követelménynek, amennyiben 1) objektív kritériumok, például a tengeri kabotázsszolgáltatás rendes üzemeltetési körülmények között történő biztosítása során végrehajtott beruházások megtérülésének igénye alapján indokolt (például a hajókba vagy az infrastruktúrába való beruházás) és 2) nem vezet a piac bezárulásához.

Az eseti elemzés sérelme nélkül a Bizottság tapasztalatai és a hatóságok által benyújtott információk alapján a piac megfelelő működésének biztosítása érdekében maximum 12 éves időtartamú szerződések alkalmazása lenne indokolt, amely idő alatt egy átlagos új komp amortizációs költségeinek jelentős része megtérül. A Bizottság szerint a sokkal hosszabb időtartamú szerződések (például amelyek lehetővé tennék az új hajók teljes amortizációját és a befektetett tőke megtérülését) csökkenthetik a kabotázspiacra nehezedő versenynyomás előnyeit[50] (lásd még a 8. pontot).

5.5.3. Összekapcsolt útvonalak

A tagállamok gyakran egyetlen egységbe kívánják összekapcsolni a különböző szigetekkel összeköttetést biztosító közszolgáltatási útvonalakat, hogy ezáltal méretgazdaságossági megtakarításokat érjenek el és vonzóvá tegyék az üzemeltetést. Az ilyen összekapcsolt szolgáltatások nem ellentétesek a közösségi joggal, feltéve hogy az összekapcsolás nem vezet megkülönböztetéshez és indokolatlan piaci torzulásokhoz.

Az összekapcsolt egységek legmegfelelőbb méretét a létfontosságú szállítási szükségletek teljesítése során elérhető legjobb együtthatások figyelembevételével kell meghatározni.

5.6. A közszolgáltatásért járó kompenzáció céljából nyújtott állami támogatások

A rendeletet az állami támogatások odaítélésétől függetlenül alkalmazni kell. A közszolgáltatási kötelezettségek és szerződések tekintetében nyújtott ellentételezésnek azonban meg kell felelnie a Szerződésben foglalt, állami támogatásra vonatkozó szabályok Bíróság általi értelmezésének, valamint az általános gazdasági érdekű szolgáltatás nyújtásához biztosított állami támogatást szabályozó bizottsági intézkedéscsomagban előírt szabályoknak.

A csomag az alábbi eszközöket tartalmazza:

a) közleményt[51], amely tisztázza az állami támogatásra vonatkozó szabályoknak a közszolgáltatásért járó kompenzációra történő alkalmazásának legfontosabb alapfogalmait, valamint azokat a feltételeket (úgynevezett Altmark-kritériumok[52]), amelyek teljesülése esetén a közszolgáltatásért járó kompenzáció nem minősül állami támogatásnak;

---

[50] A C-323/03. sz., Európai Közösségek Bizottsága kontra Spanyol Királyság ügyben (EBHT 2006., I-2161. o.) a Bíróság által hozott ítélet szerint a tengeri fuvarozási szolgáltatásokat húsz évre szóló, további tíz évvel meghosszabbítható közigazgatási koncesszió révén egyetlen vállalkozásnak fenntartó nemzeti intézkedés a szolgáltatások nyújtására vonatkozó szabadság korlátozásának minősül (44. pont).

[51] A Bizottság közleménye az európai uniós állami támogatási szabályoknak az általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtásának ellentételezésére való alkalmazásáról, HL C 8., 2012.1.11., 4. o.

[52] C-280/00. sz., Altmark Trans GmbH és Regierungspräsidium Magdeburg kontra Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH ügy.

b) az általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtásáért biztosított csekély összegű támogatásokról[53] szóló bizottsági rendeletet, amely szerint ha a közszolgáltatásért járó kompenzáció összege nem haladja meg az 500 000 EUR-t bármely, három költségvetési évből álló időszakban, nem minősül támogatásnak, amennyiben teljesülnek a rendeletben meghatározott feltételek;

c) határozatot[54], amely meghatározza azokat a feltételeket, amelyek teljesülése esetén a közszolgáltatásért járó kompenzáció formájában nyújtott állami támogatás összeegyeztethető a belső piaccal és mentesül a bejelentési követelmény alól;

d) közszolgáltatás ellentételezése formájában nyújtott állami támogatásról szóló keretszabályt[55], amely meghatározza azokat a feltételeket, amelyek mellett a bejelentési követelmény[56] hatálya alá eső ellentételezésről kijelenthető, hogy összhangban van az EUMSZ 106. cikkének (2) bekezdésével;

e) A Bizottság ezenkívül útmutatót tett közzé az Európai Unió állami támogatási, közbeszerzési és belső piaci szabályainak az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokra, és különösen az általános érdekű szociális szolgáltatásokra történő alkalmazásáról[57], hogy további iránymutatást nyújtson az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokra vonatkozó szabályok alkalmazásáról.

5.7. A „kis szigetek” esete

A közszolgáltatási szerződések tengeri ágazatban való megkötésére szolgáló eljárások túl bonyolultak lehetnek a kis szigetek számára történő szolgáltatásszervezést illetően, mivel a kis szigetek általában csak helyi szolgáltatók számára vonzóak.

Annak érdekében, hogy ezt a sajátosságot össze lehessen egyeztetni az átláthatóság és a megkülönböztetés tilalma elvének betartására irányuló igénnyel, amely csak nyílt, igazságos és megkülönböztetésmentes odaítélési eljárások révén érhető el, a Bizottság úgy véli, hogy – adott esetben az uniós közbeszerzési és állami támogatási szabályainak sérelme nélkül – a kis szigetek kiszolgálásával megbízott megfelelő szolgáltató kiválasztása részvételi szándék kifejezésére való felhívással, hivatalos pályázati eljárás nélkül is teljesíthető, amennyiben a szolgáltatást Unió-szerte bejelentik, ez pedig könnyen megszervezhető. A Bizottság úgy véli, hogy hosszabb, akár 12 éves időtartamú szerződések is elfogadhatók lehetnek.

---

53 A Bizottság 2012. április 25-i 360/2012/EU rendelete az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. és 108. cikkének az általános gazdasági érdekű szolgáltatást nyújtó vállalkozások számára nyújtott csekély összegű támogatásokra való alkalmazásáról, HL L 114., 2012.4.26., 8. o.

54 A Bizottság határozata az Európai Unió működéséről szóló szerződés 106. cikke (2) bekezdésének az általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtásával megbízott egyes vállalkozások javára közszolgáltatás ellentételezése formájában nyújtott állami támogatásra való alkalmazásáról, HL L 7., 2012.1.11., 3. o.

55 A Bizottság közleménye – A közszolgáltatás ellentételezése formájában nyújtott állami támogatásról szóló európai uniós keretszabály, HL C 8., 2012.1.11., 15. o.

56 Ez akkor fordul elő, ha a közszolgáltatásért járó kompenzáció nem felel meg az Altmark-kritériumoknak, nem vonatkozik rá az általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtásáért biztosított csekély összegű támogatásokról szóló rendelet, és a határozat értelmében nem áll csoportmentesség alatt.

57 COM(2013) 53 final/2, elérhető az alábbi címen: http://ec.europa.eu/competition/state_aid/overview/new_guide_eu_rules_procurement_hu.pdf.

A 3577/92/EGK rendelet nem határozza meg a kis szigetek fogalmát. E közlemény, a korábbi tapasztalatok és különösen a Bizottság megbízásából készített tanulmány[58] értelmében *„kis szigeten”* olyan sziget értendő, amelynek éves tengeri személyforgalma (a szigetről tengeren el- és odautazók száma) hozzávetőleg legfeljebb 300 000 fő. A 300 000 fős küszöbérték egy útra vonatkozik, vagyis a szigetre irányuló és a szigetről visszainduló út két útnak számít. A legkülső régiók tekintetében ez a küszöbérték csak a régión belül (nem pedig a legkülső sziget és a szárazföld között) végzett kereskedelemre vonatkozik.

Az egyszerűsített szabályok elvileg a közszolgáltatási szerződések értelmében a *„kis szigetről”* és a *„kis szigetre”* fuvarozott utasokra és árukra is vonatkoznak. Az árukereskedelmet azonban, amelyet rendszerint versenyfeltételek mellett is meg lehet szervezni, ki kell zárni, amennyiben fennáll az indokolatlan piaci torzulás veszélye.

Amennyiben a szolgáltató több kis szigetet is kiszolgál, a közszolgáltatás keretében általa fuvarozott összes utast figyelembe kell venni annak megállapítása során, hogy elérték-e a küszöbértéket.

6. BIZTONSÁGI INTÉZKEDÉSEK

A rendelet 5. cikke kimondja, hogy *„a belső fuvarozási piacnak a kabotázsliberalizációból eredő súlyos zavara esetén a tagállamok kérhetik a Bizottságot biztonsági intézkedések elfogadására”*. A 2. cikk (5) pontja értelmében ilyen intézkedéseket maximum egy évig lehet alkalmazni, amennyiben olyan problémák merülnek fel a piacon, amelyek *„valószínűleg súlyos és feltehetőleg hosszan tartó túlkínálathoz vezethetnek; tengeri kabotázstevékenységből erednek vagy az teszi őket súlyosabbá; és jelentős fenyegetést jelentenek nagyszámú, közösségi hajótulajdonos pénzügyi stabilitására és megélhetésére, feltéve hogy a rövid távú és a középtávú előrejelzések nem jeleznek semmilyen alapvető és tartós javulást a kérdéses piacon”*.

Ezt a rendelkezést csak egyszer alkalmazták, mégpedig a rendelet hatálybalépését követően, Spanyolországban[59].

Fontos hangsúlyozni, hogy e rendelkezés alkalmazását nem indokolja az, ha egy adott útvonalon egyes hajótulajdonosok csődbe mennek.

A rendelet hatálybalépése óta közzétett kabotázsjelentések szerint a kabotázs liberalizációja nem okozott súlyos zavart a belső fuvarozási piacon. Nem valószínű, hogy most ilyen zavart okozna, mivel a legtöbb szolgáltatást már liberalizálták.

7. ÁTMENETI INTÉZKEDÉSEK

A rendelet 6. cikke több átmeneti eltérést meghatároz a rendelet végrehajtása alól. Az ebben a cikkben meghatározott eltérések 2004-ben lejártak. Miután Horvátország 2013. július 1-jén

[58] Study on Small Islands and Estuaries, ICF Consulting, 2002.

[59] A Bizottság 1993. július 13-i 93/396/EGK határozata Spanyolország arra vonatkozó kéréséről, hogy a Bizottság biztonsági intézkedéseket fogadjon el a szolgáltatásnyújtás szabadsága elvének a tagállamokon belüli tengeri fuvarozásra (tengeri kabotázs) történő alkalmazásáról szóló 3577/92/EGK rendelet 5. cikke értelmében, HL L 173., 1993.7.16., 33. o.

csatlakozott az Unióhoz, annak érdekében, hogy néhány átmeneti eltérést biztosítsanak Horvátország számára, módosították a rendelet 6. cikkét[60].

A módosított 6. cikk (4) bekezdése értelmében a Horvátország csatlakozása előtt kötött, a horvát szigetekre irányuló és szigetek közötti szolgáltatásokra vonatkozó közszolgáltatási szerződések 2016. december 31-ig hatályban maradhatnak.

A 6. cikk (5) bekezdése értelmében a horvát kikötők között 650 bruttó regisztertonna űrtartalomnál kisebb hajók által végzett körutazásokat 2014. december 31-ig a Horvátországban lajstromozott és annak lobogója alatt hajózó, Horvátország hatályos jogszabályaival összhangban alapított hajózási társaságok által üzemeltetett hajókra korlátozták, és olyan társaságokra, amelyek üzleti tevékenysége, valamint tényleges irányítása Horvátországban történik.

A 6. cikk (6) bekezdése végül pedig 2014. december 31-ig további biztonsági intézkedéseket rendel el a Horvátországtól eltérő tagállam kikötői között a 650 bruttó regisztertonna űrtartalomnál kisebb horvát hajók által nyújtott körutazási szolgáltatásokat illetően. A Bizottság valamely tagállam kérésére 30 napon belül dönthet úgy, hogy az ilyen horvát hajók nem nyújthatnak körutazási szolgáltatásokat a Horvátországtól eltérő tagállamok egyes részein fekvő kikötők között, amennyiben bebizonyosodik, hogy ezek a szolgáltatások súlyos zavart vagy veszélyt okozhatnak az érintett területek belső fuvarozási piacán.

Amennyiben a kérés benyújtását követő 30 munkanap elteltével a Bizottság nem dönt, az érintett tagállam jogosulttá válik a biztonsági intézkedés alkalmazására mindaddig, amíg a Bizottság nem határoz. Vészhelyzet esetén a tagállamok egyoldalúan is meghozhatják a megfelelő előzetes intézkedéseket, amelyek legfeljebb 3 hónapig maradhatnak hatályban, és amelyekről tájékoztatniuk kell a Bizottságot. A Bizottság a végleges határozat meghozataláig hatályon kívül helyezheti vagy megerősítheti az intézkedéseket.

8. AZ 1370/2007/EK RENDELET ALKALMAZÁSA A TENGERI KABOTÁZSRA

2007. október 23-án elfogadták a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról, valamint az 1191/69/EGK és az 1107/70/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló 1370/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletet[61]. Az 1. cikk (2) bekezdése értelmében ezt a rendeletet a vasúti, valamint az egyéb kötöttpályás és a közúti személyszállítási közszolgáltatások belföldi és nemzetközi üzemeltetésére kell alkalmazni. Ugyanez a cikk előírja, hogy *„a tagállamok e rendeletet alkalmazhatják a belvízi személyszállításra, valamint a [...] 3577/92/EGK tanácsi rendelet sérelme nélkül[,] a nemzeti tengereken folytatott személyszállításra is”*.

Mivel sem az 1370/2007/EK rendelet, sem az uniós, sem a nemzetközi jogszabályok nem határozzák meg a *„nemzeti tengerek”* fogalmát, a Bizottságot többször megkérdezték arról, hogy ezt a rendeletet a tengeri kabotázsszolgáltatásokra is alkalmazni kell-e.

Először is, a Bizottság hangsúlyozza, hogy az 1370/2007/EK rendelet nem alkalmazandó automatikusan a nemzeti tengereken folytatott személyszállítási közszolgáltatásra, hanem csak azokban az esetekben, amikor a tagállam ezt kifejezetten előírja.

---

[60] Okmány a Horvát Köztársaság csatlakozásának feltételeiről, valamint az Európai Unióról szóló szerződés, az Európai Unió működéséről szóló szerződés és az Európai Atomenergia-közösséget létrehozó szerződés kiigazításáról, 18. cikk és az V. melléklet 7. pontjának (1) bekezdése, HL L 112., 2012.4.24., 21. o.

[61] HL L 315., 2007.12.3., 1. o.

Másodszor a tengeri kabotázzsal kapcsolatos közszolgáltatási szerződések és kötelezettségek többsége a vegyes utasszállító és teherszállító kompok segítségével végzett személyszállításra és árufuvarozásra egyaránt kiterjed, míg az 1370/2007/EK rendeletet csak a személyszállításra lehet alkalmazni, az árufuvarozásra viszont nem. Előfordulhat tehát, hogy a tagállamok nem alkalmazhatják az 1370/2007/EK rendeletet ilyen vegyes, az árufuvarozást is érintő közszolgáltatási szerződések esetében.

Végül, a tagállamok abban az esetben alkalmazhatják az 1370/2007/EK rendeletet a nemzeti tengereken végzett személyszállítására, ha az nem sérti a 3577/92/EGK rendelet alkalmazását. Amennyiben e két rendelet rendelkezései ellentmondanak egymásnak, a 3577/92/EGK rendelet elsőbbséget élvez az 1370/2007/EK rendelet ellentétes rendelkezéseivel szemben. Utóbbi kiegészítheti a 3577/92/EGK rendeletet, ha nincs köztük ellentmondás.

A következőkben röviden áttekintjük az 1370/2007/EK rendeletnek a 3577/92/EGK rendelet alkalmazását, különösen a szerződések odaítélését, a kizárólagosságot és a szerződés időtartamát esetleg befolyásoló rendelkezéseit[62]. E két rendelet egyidejű alkalmazásának értékelése csak az 1370/2007/EK rendelet hatálybalépése óta a Bizottsághoz leggyakrabban intézett kérdésekkel foglalkozik, és nem érinti átfogóan a rendelet minden rendelkezését.

Az 1370/2007/EK rendelet előírja, hogy a közszolgáltatási szerződéseket igazságos, nyílt, átlátható és megkülönböztetésmentes versenypályázati eljárás útján kell odaítélni[63]. Az 1370/2007/EK rendelet azonban néhány kivételt is megállapít ezen általános elv alól, például az 5. cikk (4) bekezdésében kimondja, hogy az illetékes hatóságok dönthetnek úgy, hogy versenypályázati eljárás nélkül közvetlenül ítélnek oda kis értékű közszolgáltatási szerződéseket, illetve kis- vagy középvállalkozásoknak ítélnek oda ilyen szerződéseket. A Bizottság úgy véli, hogy az ilyen jellegű közvetlen odaítélés elvileg sérti a hajótulajdonosok közötti megkülönböztetés tilalmának elvét, amelyet a 3577/92/EGK rendelet 4. cikke (1) bekezdésének második mondata ír elő. A Bizottság szerint ezért az 1370/2007/EK rendelet alkalmazásával a tagállamok csak olyan eljáráson keresztül ítélhetnek oda közvetlenül a nemzeti tengereken folytatott személyszállításra vonatkozó szerződéseket, amely biztosítja a megkülönböztetés tilalma, az átláthatóság és a pártatlanság elvének betartását (lásd a „kis szigetekre” vonatkozó egyszerűsített szabályokról szóló 5.4. és 5.7. pontot).

Az 1370/2007/EK rendelet 3. cikkének (1) bekezdése és 2. cikkének f) pontja értelmében a tagállamok a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésének fejében kizárólagos jogot biztosíthatnak a szolgáltatóknak. Az említett rendelet (8) preambulumbekezdése arra emlékeztet, hogy azon szabályozatlan személyszállítási piacok számára, amelyekben nincsenek kizárólagos jogok, lehetővé kell tenni sajátosságaik és az eddig alkalmazott működési gyakorlatuk megtartását, amennyiben azok megfelelnek a Szerződés előírásainak. A kizárólagosság a tengeri kabotázs terén csak kivételes esetben alkalmazható, mivel a tagállamok a tömegközlekedési igények teljesítése céljából elvileg kevésbé korlátozó intézkedéseket is végrehajthatnak (lásd e közlemény 5.5.1. pontját). A Bizottság ezért úgy véli, hogy a tagállamok nem biztosíthatnak kizárólagosságot az 1370/2007/EK rendelet 3. cikkének (1) bekezdése alapján olyan, nemzeti tengereken található személyszállítási közszolgáltatási útvonalak esetében, amelyekre a 3577/92/EGK rendelet értelmében nem vonatkozik kizárólagossági jog.

---

[62] Lásd még a Bizottság közleményét a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról szóló 1370/2007/EK rendelettel kapcsolatos értelmező iránymutatásokról, HL C 92., 2014.3.29., 1. o.

[63] Az 1370/2007/EK rendelet 5. cikkének (3) bekezdése.

Az 1370/2007/EK rendelet 4. cikke (3) bekezdésének első mondata szerint a közszolgáltatási szerződések időtartama *„nem haladhatja meg autóbuszos szolgáltatások esetén a tíz évet, és vasúti vagy egyéb kötöttpályás személyszállítási szolgáltatások esetén a 15 évet”*. A rendelet nem határozza meg azt, hogy ezt a cikket milyen módon kell alkalmazni a nemzeti tengereken végzett személyszállításra vonatkozó szerződésekre. Ugyanezen cikk második mondatában ehelyett kifejti, hogy a különböző közlekedési módokra vonatkozó közszolgáltatási szerződések időtartama nem haladhatja meg a 15 évet, ha a vasúti vagy egyéb kötöttpályás közlekedés a kérdéses szolgáltatások értékének több mint 50 %-át képviseli. A Bizottság úgy véli, hogy ha valamely tagállam úgy dönt, hogy az 1370/2007/EK rendeletet alkalmazza a nemzeti tengereken nyújtott személyszállítási közszolgáltatásra, akkor 15 évre kell korlátoznia a különböző közlekedési módokra vonatkozó közszolgáltatási szerződések időtartamát, ideértve a nemzeti tengereken nyújtott szolgáltatást is, amennyiben teljesülnek a 4. cikk (3) bekezdésében meghatározott feltételek.

A jelek szerint az 1370/2007/EK rendelet nemzeti tengereken végzett személyszállítási szolgáltatásokra történő alkalmazása bizonyos esetekben hasznos lehet, ha ezek a szolgáltatások a tágabb körű városi, vidéki vagy regionális közszolgáltatási személyszállítási hálózat részét képezik (például a torkolatokra is kiterjedő vagy lagúnákban nyújtott integrált helyi szállítási szolgáltatások esetében).

Minden olyan alkalommal, ha valamely tagállam úgy dönt, hogy alkalmazza ezt a rendeletet a nemzeti tengereken nyújtott személyszállítási közszolgáltatásra, meg kell vizsgálnia, hogy nemzeti jogszabályai rendelkezései közül valamelyik nem zárja-e ki a 3577/92/EGK rendelet alkalmazását. A Bizottság arra is felhívja a figyelmet, hogy a 3577/92/EGK rendelet 9. cikkéből eredő kötelezettségnek megfelelően a tagállamoknak konzultálniuk kell a Bizottsággal, mielőtt olyan intézkedést fogadnának el, amely az 1370/2007/EK rendeletet a nemzeti tengereken végzett közszolgáltatási személyszállításra alkalmazná[64].

[64] A konzultációra vonatkozó kötelezettségről lásd a C-323/03. sz., Európai Közösségek Bizottsága kontra Spanyol Királyság ügy (EBHT 2006., I-2161. o.) 69–70. pontját.