COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 22.4.2014
COM(2014) 232 final

# COMUNICARE A COMISIEI

## privind interpretarea Regulamentului (CEE) nr. 3577/92 al Consiliului de aplicare a principiului liberei circulații a serviciilor la transporturile maritime în interiorul statelor membre (cabotaj maritim)

**COMUNICARE A COMISIEI**

**privind interpretarea Regulamentului (CEE) nr. 3577/92 al Consiliului de aplicare a principiului liberei circulații a serviciilor la transporturile maritime în interiorul statelor membre (cabotaj maritim)**

# Rezumat


Pe baza experienței dobândite în cei douăzeci de ani de punere în aplicare a Regulamentului (CEE) nr. 3577/92, Comisia a decis, din motive de transparență și de securitate juridică, să actualizeze și să modifice interpretarea sa cu privire la dispozițiile respectivului regulament. Prezenta comunicare modifică și înlocuiește comunicările interpretative anterioare ale Comisiei din 2003[1] și 2006[2].

Această comunicare este prezentată numai în scop informativ, pentru a facilita explicarea regulamentului. Ea indică modul în care Comisia intenționează să aplice regulamentul. Comunicarea nu își propune să revizuiască regulamentul și nici nu impietează asupra competențelor Curții de Justiție în materie de interpretare.

Prezenta comunicare începe prin specificarea domeniului de aplicare a libertății de furnizare a serviciilor în sectorul cabotajului maritim. Aceasta indică beneficiarii respectivei libertăți și reamintește serviciile reglementate prin regulament

și continuă apoi prin specificarea gradului de derogare de la libertatea de furnizare a serviciilor, conform dispozițiilor din regulament. Există trei astfel de derogări. În primul rând, statele membre dețin autoritatea de a impune norme privind echipajul la bordul navelor de până la 650 tone brute și la bordul vaselor angajate în furnizarea de servicii de cabotaj insular între două porturi de pe teritoriul lor. În al doilea rând, statele membre pot impune obligații aferente serviciilor publice și pot încheia contracte de servicii publice în vederea asigurării unui serviciu de transport programat adecvat către, de la și între insule. În cele din urmă, statele membre pot cere Comisiei să adopte măsuri de salvgardare în vederea remedierii unei perturbări grave a pieței interne.

De asemenea, comunicarea oferă o prezentare generală a măsurilor tranzitorii pentru aplicarea acestui regulament în ceea ce privește Croația, de la aderarea acesteia la Uniunea Europeană.

În cele din urmă, comunicarea furnizează orientări privind aplicarea Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind serviciile publice de transport


[1] Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor privind interpretarea Regulamentului (CEE) nr. 3577/92 al Consiliului de aplicare a principiului liberei circulații a serviciilor la transporturile maritime în interiorul statelor membre (cabotaj maritim) din 22.12.2003, COM (2003)595.

[2] Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor de actualizare și de rectificare a Comunicării privind interpretarea Regulamentului (CEE) nr. 3577/92 al Consiliului de aplicare a principiului liberei circulații a serviciilor la transporturile maritime în interiorul statelor membre (cabotaj maritim) din 11.5.2006, COM(2006)196.

feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului[3] la serviciile de cabotaj maritim.

[3] JO L 315, 3.12.2007, p. 1.

## 1. INTRODUCERE

Regulamentul (CEE) nr. 3577/92 al Consiliului (denumit în continuare „*Regulamentul*”) de aplicare a principiului liberei circulații a serviciilor la transporturile maritime în interiorul statelor membre (cabotaj maritim)[4], care a fost adoptat atunci când a fost creată piața internă, are în prezent o vechime de peste douăzeci de ani. De la intrarea acestuia în vigoare, la 1 ianuarie 1993, cabotajul maritim a trecut printr-un proces treptat de liberalizare.

Începând din 1993, Comisia a transmis mai multe rapoarte cu privire la evoluția economică și juridică a acestei liberalizări[5]. De asemenea, aceasta a abordat aspectele cu privire la interpretare, ridicate de către regulament, în comunicările sale interpretative din 2003 și 2006.

Cel de al cincilea raport cu privire la punerea în aplicare a regulamentului[6] evidențiază necesitatea de a clarifica anumite aspecte din orientarea Comisiei privind punerea în aplicare a acestui regulament.

Prezenta comunicare actualizează și modifică orientările anterioare, pentru a le aduce în conformitate cu legislația recentă a UE și cu jurisprudența Curții de Justiție și pentru a reflecta mai bine schimbările în interpretarea de către Comisie a anumitor dispoziții ale regulamentului. Aceasta vizează, în special, interpretarea de către Comisie a dispozițiilor regulamentului cu privire la echipaj (punctul 4 din prezenta comunicare) și durata contractelor de servicii publice (punctul 5.5.2 și secțiunea 5.7 din prezenta comunicare).

Această comunicare prezintă interpretarea regulamentului de către Comisie numai în scop informativ. Aceasta nu își propune să revizuiască regulamentul și nici nu impietează asupra competențelor Curții de Justiție în materie de interpretare și nu aduce atingere aplicării normelor privind ajutoarele de stat.

## 2. DESCHIDEREA PIEțEI CABOTAJULUI MARITIM

### 2.1. Libertatea de a presta servicii de cabotaj maritim

Articolul 1 din Regulamentul (CEE) nr. 3577/92 a liberalizat cabotajul maritim în țările în care respectivul sector era rezervat resortisanților. Libertatea de a opera între două porturi din cadrul aceluiași stat membru este asigurată pentru toți armatorii Uniunii.[7]

Statele membre nu pot restricționa în niciun fel această libertate, cu excepția cazurilor justificate în mod corespunzător. Din acest motiv, statele membre nu pot institui un regim de autorizare prealabilă în afară de cazul în care (1) un astfel de regim este justificat de motive imperative de interes general (de exemplu, legate de siguranța navelor și de ordinea în porturi), (2) este necesar și proporțional cu scopul urmărit și (3) se întemeiază pe criterii obiective, nediscriminatorii și cunoscute în prealabil armatorilor în cauză.[8]

---

4 JO L 364, 12.12.1992, p. 7.

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

6 COM (2014)231.

7 Pentru beneficiarii libertății de a presta servicii, a se vedea punctul 2.2.

8 Cauzele conexate C-128/10 și C-129/10 *Naftiliaki Etaireia Thasou*, Rec., 2011, I-1887, punctele 43 *și următoarele*.

Statele membre ar trebui să demonstreze că toate condițiile sus-menționate sunt îndeplinite pentru a fi în măsură să stabilească orice regim care afectează exercitarea libertății de a presta servicii de cabotaj maritim de către beneficiarii regulamentului.[9]

Cu toate acestea, Comisia consideră că, în vederea monitorizării pieței de cabotaj, statele membre pot cere armatorilor să furnizeze informații în avans cu privire la serviciile pe care intenționează să le presteze. Astfel de informații pot ajuta statele membre să analizeze mai bine necesitățile reale de transport.

În cele din urmă, Comisia nu consideră că statele membre pot solicita societăților comerciale să aibă un reprezentant pe teritoriul lor.

## 2.2. Beneficiarii libertății de a presta servicii

Articolul 1 din regulament prevede cine sunt beneficiarii libertății de a presta servicii de cabotaj maritim. Aceștia sunt „*armatorii comunitari*" (1) care operează nave înmatriculate într-un stat membru și arborează pavilionul acestui stat membru (2), cu condiția ca aceștia să respecte condițiile de efectuare a cabotajului din respectivul stat membru (3).

Condițiile sus-menționate impuse prin regulament merită o mai mare atenție. De asemenea, apare întrebarea cu privire la deschiderea pieței pentru navele care nu respectă condițiile enumerate mai sus.

### *2.2.1. Conceptul de „armator comunitar"*

Articolul 2 alineatul (2) din regulament distinge trei tipuri de „*armatori comunitari*".

> *„(a) resortisanți ai unui stat membru stabiliți într-un stat membru în conformitate cu legislația acelui stat membru și care exercită activități de transport maritim;*
>
> *(b) companii maritime constituite în conformitate cu legislația unui stat membru și care au sediul principal de activitate situat într-un stat membru și al căror control efectiv este exercitat într-un stat membru; sau*
>
> *(c) resortisanți ai unui stat membru stabiliți în afara Comunității sau companii maritime stabilite în afara Comunității și controlate de resortisanți ai unui stat membru, în cazul în care navele lor sunt înmatriculate într-un stat membru și arborează pavilionul acelui stat membru în conformitate cu legislația acestuia."*

Problema care a ridicat cele mai multe întrebări este definiția conceptului de „*control*" la care regulamentul face referire în două dintre cele trei categorii ale conceptului de „*armator comunitar*".

Regulamentul prevede că „*armatori comunitari*" include „*companii maritime constituite în conformitate cu legislația unui stat membru și care au sediul principal de activitate situat într-un stat membru și al căror control efectiv este exercitat într-un stat membru*" [Articolul 2 alineatul (2) litera (b)]. Comisia consideră faptul că acest concept de „*control efectiv exercitat într-un stat membru*" înseamnă în acest context că deciziile majore sunt luate, iar gestionarea zilnică este desfășurată dintr-o zonă de pe teritoriul Uniunii, iar reuniunile consiliului de administrație sunt organizate pe teritoriul Uniunii.

De asemenea, printre „*armatorii comunitari*" se numără „*resortisanți ai unui stat membru stabiliți în afara Comunității sau companii maritime stabilite în afara Comunității și controlate de resortisanți ai unui stat membru, în cazul în care navele lor sunt înmatriculate*

[9] A se vedea, de asemenea, secțiunile 4-6 din prezenta comunicare.

*într-un stat membru și arborează pavilionul acelui stat membru în conformitate cu legislația acestuia*" [Articolul 2 alineatul (2) litera (c)]. Comisia consideră că acest concept de „*control realizat de resortisanți ai unui stat membru*" la care se face referire la articolul respectiv înseamnă că resortisanții din Uniune au posibilitatea de a exercita o influență decisivă asupra companiei maritime, de exemplu, dacă majoritatea capitalului companiei sau majoritatea drepturilor de vot sunt deținute de către resortisanți ai Uniunii sau dacă resortisanții Uniunii pot desemna mai mult de jumătate din membrii autorității administrative, de conducere sau de control ai companiei maritime.[10]

### *2.2.2. Condițiile de înmatriculare într-un stat membru și accesul la cabotajul național*

Regulamentul nu prezintă o enumerare a registrelor din statele membre pentru care sunt îndeplinite condițiile de înmatriculare și de acces la cabotajul național. În orice caz, o astfel de enumerare ar putea face obiectul modificării de-a lungul timpului.

Condiția de înmatriculare într-un stat membru presupune că registrul în cauză se află într-un teritoriu în care se aplică tratatul și legile care decurg din acesta. În consecință, navele înmatriculate în registrele din Antilele Olandeze, Insula Man, Bermuda sau Insulele Cayman nu se numără printre beneficiarii regulamentului.[11]

În schimb, navele înmatriculate în Gibraltar se numără printre beneficiarii regulamentului, întrucât Tratatul se aplică respectivului teritoriu.[12] Navele înmatriculate în Gibraltar au drept de acces la cabotajul maritim în aceleași condiții ca orice navă înmatriculată într-un stat membru.

Regulamentul prevede, de asemenea, că pentru a putea desfășura operațiuni de cabotaj în alt stat membru, o navă dintr-un stat membru trebuie să îndeplinească toate condițiile pentru practicarea cabotajului în statul membru în care este înmatriculată. Această cerință este, de asemenea, aplicabilă navelor înmatriculate într-un stat membru și care arborează pavilionul acestui stat membru, indiferent dacă acesta are sau nu ieșire la mare.

În consecință, navele care nu beneficiază de acces la cabotaj național nu au drept de acces nici pe piețele altor state membre. În mod similar, navele care beneficiază de acces condiționat pe piața națională pot face obiectul unor condiții similare dacă doresc să opereze în alt stat membru. De exemplu, dacă înregistrarea în cel de al doilea registru X al unui stat membru face obiectul condiției ca nava să opereze cel puțin jumătate din an pe rute internaționale, nava înmatriculată în acel registru X nu va putea solicita un acces mai extins la cabotaj în alt stat membru (nu va avea dreptul să furnizeze acolo servicii regulate pe tot parcursul anului).

---

[10] Pentru orientări suplimentare consultați, de asemenea, Comunicarea jurisdicțională consolidată a Comisiei în temeiul Regulamentului (CE) nr. 139/2004 al Consiliului privind controlul concentrărilor economice între întreprinderi (2008/C 95/01), JO C 95, 16.4.2008, p.1

[11] În general, aceste teritorii fac parte din țările și teritoriile de peste mări, în temeiul articolului 355 din Tratat, fac obiectul unui regim special de asociere cu statele membre.

[12] Articolul 355 alineatul (3) din tratat prevede că „*dispozițiile tratatelor se aplică teritoriilor europene ale căror relații externe sunt asumate de către un stat membru*".

### 2.3. Deschiderea pieței pentru nave care nu se numără printre beneficiarii regulamentului

Mai multe state membre și-au liberalizat piețele mai mult decât impune regulamentul, fie *erga omnes*, fie prin intermediul derogărilor și autorizațiilor individuale. Anumite state membre cu așa-numite politici de „*regiuni de coastă deschise*" permit, de asemenea, ca navele înmatriculate într-o țară terță și care arborează pavilionul unei țări terțe să presteze servicii de cabotaj maritim între porturile amplasate pe teritoriul lor. În plus, unele state membre prevăd autorizații individuale pentru efectuarea cabotajului maritim pentru navele care nu se numără printre beneficiarii regulamentului sau derogări generale de la cerințele prevăzute de regulament, pentru navele înmatriculate într-o țară terță și care arborează pavilionul unei țări terțe, în cazul în care nu sunt disponibile nave înmatriculate într-un stat membru al Uniunii.[13] Astfel de practici nu încalcă legislația Uniunii.

## 3. DOMENIUL DE APLICARE AL REGULAMENTULUI (CEE) NR. 3577/92

Articolul 2 alineatul (1) din Regulamentul (CEE) nr. 3577/92 indică faptul că regulamentul se aplică serviciilor de transport maritim (transportul pasagerilor sau mărfurilor pe mare) în interiorul unui stat membru. Acesta continuă prin prezentarea unei liste orientative a tipurilor de servicii de cabotaj reglementate prin regulament.

Conform Curții, în pofida caracterului nelimitativ al enumerării prevăzute la articolul 2 alineatul (1) din regulament, rezultă că în sfera sa de aplicare intră servicii care, pe de o parte, sunt furnizate în mod normal contra unei remunerații și care, pe de altă parte, au ca obiect, astfel cum se deduce din caracteristicile esențiale ale exemplelor de cabotaj maritim prevăzute la articolul respectiv, transportul pe mare de pasageri sau de mărfuri între două locuri situate pe teritoriul aceluiași stat membru.[14]

De la intrarea în vigoare a regulamentului, au fost exprimate patru întrebări principale cu privire la articolul 2 alineatul (1). Ce înseamnă „*transport pe mare*" și „*între porturi*"? Ambarcațiunile de agrement intră în domeniul de aplicare al regulamentului? Cursa de cabotaj a unui serviciu de croazieră internațional intră în domeniul de aplicare al regulamentului? Serviciile de legătură ar trebuie sa fie considerate cabotaj sau servicii internaționale? Aceste întrebări sunt abordate individual mai jos.

### 3.1. Definiția termenului „transport pe mare între porturi"

Regulamentul nu definește termenul „*transport pe mare*". Potrivit Curții, în vederea interpretării acestui termen trebuie luat în calcul obiectivul respectivei dispoziții, care este acela de punere în aplicare a libertății de a furniza servicii de cabotaj maritim în conformitate cu condițiile și conform excepțiilor pe care le stipulează.[15]

În consecință, distincția între „*ape interioare*" și „*ape teritoriale*" din punctul de vedere al legislației internaționale (Convenția Națiunilor Unite asupra dreptului mării din 10 decembrie 1982, „*Convenția de la Montego Bay*"), a fost considerată irelevantă de către Curte pentru

---

[13] Pentru o sinteză a regimurilor naționale privind cabotajul maritim a se vedea tabelul 3 al documentului de lucru al serviciilor Comisiei care însoțește cel de al cincilea raport privind punerea în aplicare a regulamentului menționat la nota de subsol 6.

[14] Cauza C-251/04 *Comisia Comunităților Europene/Republica Elenă*, Rec., 2007, I-67, punctele 28-29.

[15] Cauza C-323/03 *Comisia Comunităților Europene/Regatului Spaniei*, Rec., 2006, I-2161, punctul 24.

definirea termenului „*mare*” conform regulamentului.[16] Prin urmare, termenul „*transport pe mare*” ar trebui să includă și serviciile de transport care operează pe mare în interiorul liniei de bază a mării teritoriale („*ape interioare*”) pe care statele o pot trasa în conformitate cu respectiva convenție.

Prin urmare, în conformitate cu avizul avocatului general,[17] Comisia consideră că în scopul punerii în aplicare a regulamentului, nu doar serviciile de cabotaj desfășurate pe mare, ci și cele operate în zone maritime precum golfuri, estuare[18], fiorduri și brațe de mare ar trebui să fie considerate „*transport pe mare*”.

În conformitate cu jurisprudența Curții, „*port*” cuprinde infrastructura, chiar și cea de mică importanță, a cărei funcție este de a permite încărcarea și descărcarea mărfurilor sau îmbarcarea și debarcarea persoanelor transportate pe mare.[19] Prin urmare, orice tip de infrastructură, chiar și temporară, care servește transportului pe mare și care permite încărcarea sau descărcarea mărfurilor sau îmbarcarea și debarcarea pasagerilor, corespunde acestei definiții.

Comisia dorește să sublinieze că transportul pasagerilor cu ambarcațiune pe mare face obiectul Regulamentului (CEE) nr. 3577/92 chiar și atunci când serviciul se desfășoară într-un singur „*sistem portuar*”, astfel cum se definește prin legislația statului membru în cauză (de exemplu, traversarea unui estuar pe mare)[20]. De asemenea, transportul remunerat de călători cu ambarcațiuni pe mare, în scopuri turistice, care începe și se termină în același port, cu aceiași pasageri, este reglementat prin regulament, deoarece un astfel de serviciu este furnizat în schimbul unei remunerații și servește scopului de a transporta pasageri pe mare, pe teritoriul unui singur stat membru.

### 3.2. Ambarcațiuni de agrement

Regulamentul (CEE) nr. 3577/92 reglementează numai serviciile maritime „*furnizate în mod normal contra unei remunerații*”. În consecință, cele mai multe activități cu ambarcațiuni de agrement nu intră în domeniul său de aplicare.

### 3.3. Servicii de croazieră

Serviciile de croazieră intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (CEE) nr. 3577/92 atunci când sunt furnizate într-un stat membru [a se vedea articolul 3 alineatul (1) și articolul 6 alineatul (1) din regulament][21]. Întrebarea este dacă cursa de cabotaj a unui serviciu de croazieră internațional se înscrie, de asemenea, în domeniul de aplicare al regulamentului.

Comisia este de părere că regulamentul se aplică numai atunci când pasagerii sunt îmbarcați și debarcați în statul membru în care are loc cursa de cabotaj.

---

16 Idem, punctul 25.

17 Avizul avocatului general Tizzano, prezentat la 10 noiembrie 2005 în Cauza C-323/03 sus-menționată.

18 Valea unui râu inundată de mare.

19 Cauza C-323/03 *Comisia Comunităților Europene/Regatului Spaniei*, Rec., 2006, I-2161, punctul 33.

20 Idem, punctul 34.

21 Cauza C-17/13 *Alpina River Cruises*, nepublicată încă.

Un serviciu de croazieră care începe în statul membru X sau într-o țară terță și care se termină într-o țară terță sau în statul membru X și care face escală în porturile dintr-un stat membru Y nu face obiectul Regulamentului (CEE) nr. 3577/92 în cazul în care niciun pasager nu se îmbarcă și nu debarcă în porturile din statul membru Y. În acest caz, se aplică Regulamentul (CEE) nr. 4055/86 al Consiliului din 22 decembrie 1986 de aplicare a principiului libertății de a presta servicii în transporturile maritime între state membre și între state membre și țări terțe[22].

### 3.4. Servicii de legătură

Serviciile de legătură (cunoscute și sub denumirea de releu pentru mărfurile internaționale) sunt servicii prin care un transportor descarcă mărfurile de pe o navă care s-a deplasat de la un punct de plecare pentru a transfera aceleași mărfuri pe alt vas care își continuă călătoria către un port de destinație. Serviciul este în mod normal desfășurat sub un conosament direct. S-a pus întrebarea dacă astfel de servicii ar trebui considerate ca servicii internaționale care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (CEE) nr. 4055/86 (care nu impune nicio cerință referitoare la pavilion) sau ca servicii de cabotaj care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (CEE) nr. 3577/92 (în care există o cerință referitoare la pavilion).

În cazurile în care serviciul de legătură constă în transportul prealabil sau transportul mai departe între două porturi ale aceluiași stat membru X al mărfii (a) cu destinația într-un stat membru Y sau într-o țară terță sau (b) care sosește dintr-un stat membru Y sau o țară terță, statul membru X ar putea să rezerve astfel de servicii de legătură pentru navele aflate sub pavilionul Uniunii. De fapt, în toate statele membre în care serviciile de cabotaj sunt rezervate navelor aflate sub pavilionul Uniunii în conformitate cu Regulamentul (CEE) nr. 3577/92, serviciile de legătură se consideră a fi servicii de cabotaj (cu excepția Franței[23] și a Portugaliei), întrucât în celelalte state membre serviciile de legătură sunt libere.

Totuși, ar trebui remarcat faptul că permițându-i unei companii să efectueze servicii de legătură pentru transportul mărfurilor internaționale în urma sau înaintea unei curse internaționale pe mare poate duce la economii substanțiale din costul transportului și contribuie la o eficiență mai mare a serviciilor oferite. Din acest motiv, anumite aspecte ale serviciului de legătură fac din ce în ce mai mult obiectul negocierilor în discuțiile privind acordul comercial. Prin urmare, Comisia este de părere că acest aspect necesită o examinare aprofundată în cooperare cu statele membre.

## 4. NORMELE PRIVIND ECHIPAJUL

Chestiunile legate de echipaj au constituit în mod tradițional responsabilitatea statelor de pavilion. Normele sunt foarte diferite de la un registru la altul. De exemplu, anumite state membre impun condiții stricte privind naționalitatea, solicitând ca toți membrii echipajelor să fie resortisanți ai Uniunii. Alte state membre pur și simplu rezervă posturile de căpitan și ofițer șef pentru resortisanții Uniunii. Aceste cerințe diferite privind naționalitatea determină diferențe majore de cost de la un registru la altul.

Pentru a evita denaturarea concurenței pe cele mai sensibile rute, articolul 3 din regulament prevede că statele membre „*gazdă*” își pot impune propriile norme în chestiunile legate de echipaj pentru navele angajate în cabotajul insular. De asemenea, statele membre gazdă pot

[22] JO L 378, 31.12.1986, p. 1.

[23] Nota administrativă din 9 februarie 2007 privind interpretarea articolului 257 din Codul vamal francez.

stabili normele aplicabile navelor mici (navele mai mici de 650 tone brute). În practică, șase state membre au ales să aplice aceste dispoziții ale regulamentului.

Cu toate acestea, pentru a nu anula conținutul principiului libertății de a presta servicii, regulamentul prevede că normele statului de pavilion vor continua să se aplice pentru navele de marfă de peste 650 tone brute angajate în cabotaj insular, în cazul în care voiajul respectiv urmează sau precedă un voiaj spre sau dinspre un alt stat („*cabotaj consecutiv*").

Aceste dispoziții ridică două seturi de întrebări cu privire la competența statului gazdă.

Primul se referă la conținutul acelor norme privind echipajul, care constituie responsabilitatea statului gazdă, în timp ce al doilea vizează limita dintre competența statului gazdă și cea a statului de pavilion, în cazul cabotajului consecutiv.

De asemenea, s-a adresat întrebarea dacă se aplică normele statului gazdă sau normele statului de pavilion în cazul navelor de croazieră angajate în cabotaj insular. Curtea a confirmat interpretarea Comisiei conform căreia, pentru navele de croazieră de peste 650 tone brute, toate chestiunile legate de echipaj constituie responsabilitatea statului de pavilion, indiferent dacă nava de croazieră s-a angajat în cabotaj insular sau continental[24]. Statului gazdă nu îi este permis să aplice propria legislație în chestiunile legate de echipajul navelor de croazieră de peste 650 tone brute. Statul respectiv își poate aplica legislația numai în cazul navelor de croazieră mai mici de 650 tone brute.

### 4.1. Conținutul normelor privind echipajul care pot fi impuse de către un stat gazdă

Regulamentul nu prevede care dintre „*chestiunile legate de echipaj*" constituie responsabilitatea statului gazdă. Unele persoane susțin faptul că este nelimitată competența statului gazdă (regulamentul face referire la „*toate*" chestiunile legate de echipaj). Comisia adoptă o abordare mai restrictivă. Aceasta consideră că trebuie să fie limitată competența statului gazdă în vederea salvgardării principiului libertății de a presta servicii, în raport cu care respectiva competență reprezintă o derogare.

Comisia consideră că statele gazdă dețin, printre altele, competența de a specifica ponderea necesară a resortisanților Uniunii la bordul navelor angajate în cabotaj insular (și al navelor mai mici de 650 tone brute). Prin urmare, un stat membru poate solicita ca echipajele de la bordul acestor nave să fie alcătuite în întregime din resortisanți ai Uniunii. De asemenea, statele membre pot solicita marinarilor de la bord să dețină o poliță de asigurare de răspundere civilă valabilă în Uniunea Europeană. În ceea ce privește condițiile de muncă, acestea pot impune norme privind salariul minim în vigoare în respectiva țară. În ceea ce privește normele privind siguranța și formarea profesională (inclusiv limbile vorbite la bord), Comisia consideră că statele membre nu pot face decât să solicite conformitatea cu normele Uniunii sau cu cele internaționale în vigoare (Convențiile STCW și SOLAS), fără a restricționa în mod disproporționat libertatea de a presta servicii.

În conformitate cu articolul 9 din regulament, orice stat membru care dorește să facă uz de posibilitatea de a-și aplica propriile norme în chestiuni legate de echipaj ar trebui să consulte Comisia. Domeniul de aplicare și conținutul măsurilor avute în vedere vor face obiectul unui studiu de la caz la caz în lumina principiilor sus-menționate referitoare la necesitate și proporționalitate.

[24] Cauza C-288/02 *Comisia Comunităților Europene/Republica Elenă*, Rec., 2004, I-10071.

## 4.2. Cabotaj consecutiv

Articolul 3 alineatul (3) din regulament prevede că „*începând cu 1 ianuarie 1999, pentru cargourile de peste 650 tone brute angajate în cabotaj insular, în cazul în care voiajul respectiv urmează sau precedă un voiaj spre sau dinspre un alt stat, toate chestiunile legate de echipaj constituie responsabilitatea statului în care este înmatriculată nava (statul de pavilion)*”.

Curtea a decis că un voiaj care urmează sau precedă un voiaj de cabotaj înseamnă, în principiu, orice voiaj spre sau dinspre un alt stat, fie că nava are sau nu marfă la bord[25].

Contrar mențiunilor Comisiei din comunicarea sa interpretativă din 2003, Curtea a considerat că normele statului de pavilion se aplică nu numai în cazul în care mărfurile sunt, de fapt, transportate pe parcursul internațional al voiajului care urmează sau precede parcursul de cabotaj al voiajului, dar și când acest voiaj se face „în balast” (fără încărcătură la bord). Prin urmare, Comisia nu poate accepta ca statele membre să continue să aplice normele statului gazdă în cazul în care voiajul internațional care urmează sau precedă cabotajul insular se face în balast.

Cu toate acestea, acest lucru nu înseamnă că armatorilor le este permisă realizarea unui voiaj internațional fictiv, fără încărcătură la bord, pentru a evita aplicarea articolului 3 alineatul (2) în favoarea articolului 3 alineatul (3), eludând astfel regulamentul[26].

Este de competența instanțelor internaționale să verifice dacă au fost săvârșite astfel de fapte abuzive, în conformitate cu regulamentul de procedură și de probă al legislației naționale.

Normele privind chestiunile legate de echipaj aplicabile atunci când nava în cauză își îndeplinește obligațiile legate de serviciul public sunt specificate la punctul 5.3.2.2.

## 4.3. Revizuirea normelor privind chestiunile legate de echipaj

În conformitate cu regulamentul, măsurile definitive legate de echipaj urmau să fie adoptate de către Consiliu înainte de 1 ianuarie 1999 în temeiul unei propuneri a Comisiei, în urma unei examinări aprofundate a consecințelor economice și sociale ale liberalizării cabotajului insular.

Comisia a transmis Consiliului un raport cu privire la acest aspect la 17 iunie 1997 și o propunere de regulament la 29 aprilie 1998[27]. Propunerea prevedea o generalizare a responsabilității statului de pavilion în ceea ce privește chestiunile legate de echipaj. Statul gazdă și-ar fi asumat responsabilitatea pentru navele mai mici de 650 tone brute și pentru a stabili proporția necesară de resortisanți ai Uniunii în echipajele navelor care efectuează servicii regulate de transport de pasageri și servicii de transport cu feribotul (inclusiv servicii combinate și servicii regulate de croazieră). Marinarii din țările terțe de la bordul acestor nave au făcut obiectul unor condiții de muncă similare în calitate de rezidenți ai statelor membre.

Propunerea Comisiei nu a obținut aprobarea statelor membre. Prin urmare, Comisia a propus retragerea acesteia la 11 decembrie 2001. În prezent, Comisia nu preconizează să prezinte o

---

[25] Cauza C-456/04 *Agip Petroli SpA/Capitaneria di porto di Siracusa și alții*, Rec., 2006, I-3395, punctele 15-25.

[26] Idem, punctul 23.

[27] COM(1998) 251 final.

altă propunere. În consecință, normele prevăzute la articolul 3 din regulament nu vor fi modificate, pe termen scurt.

Cu toate acestea, cu ocazia pregătirii celui de-al cincilea raport privind punerea în aplicare a regulamentului, Comisia a realizat faptul că lipsa unui acces ușor al armatorilor la legislația statului gazdă privind cerințele referitoare la echipaj împiedică, adeseori, dezvoltarea viitoare a cabotajului insular. Pentru remedierea acestei probleme, Comisia încurajează statele membre care aplică articolul 3 alineatul (2) din regulament să desemneze un punct de contact de la care armatorii să poată obține informații privind normele aplicabile din statul gazdă privind chestiunile legate de echipaj.

## 5. SERVICIUL PUBLIC

Transportul maritim de mărfuri și de pasageri este vital pentru locuitorii insulelor din Europa. Acesta este motivul pentru care a fost elaborat un set special de norme pentru a proteja unele dintre aceste legături maritime care nu sunt deservite în mod adecvat de piață.

Regulamentul oferă statelor membre un cadru pentru a organiza într-un mod compatibil intervenția pe piață prin restricții privind accesul pe piață cu privire la obligațiile aferente serviciului public aplicate serviciilor maritime. În plus, acordarea de fonduri publice pentru a compensa costurile de furnizare a serviciului public trebuie să respecte normele privind ajutoarele de stat din UE. Scopul acestei secțiuni este de a clarifica și mai mult, acolo unde este necesar, condițiile prevăzute de regulament și normele privind ajutoarele de stat, cu obiectivul de conformare a intervenției publice la normele generale ale tratatului.

### 5.1. Zona geografică acoperită de legături ale serviciului public

În conformitate cu formularea de la articolul 4 alineatul (1) din regulament, legăturile aferente serviciului public trebuie să deservească rute spre, dinspre și între insule.

Regulamentul nu conține o definiție pentru „*insulă*”. Comisia consideră că aplicarea articolului 4 ar trebui să fie limitată la acele insule la care se poate ajunge doar pe mare sau pe cale aeriană și care nu au legături terestre permanente cu continentul european. În consecință, o peninsulă care rămâne permanent legată de continent pe cale rutieră sau feroviară (cum ar fi Peloponezul) nu poate fi considerată „*insulă*[28]”.

În conformitate cu concluziile avocatului general Tizzano, posibilitatea de a aplica articolul 4 alineatul (1) poate fi extinsă la serviciile prestate între locuri aflate într-o situație similară cu cea a insulelor (de exemplu, țărmurile fiordurilor lungi sau ale estuarelor cu care nu există legături rutiere directe), în cazul în care există aceeași nevoie de a asigura caracterul adecvat al serviciilor de transport maritim[29].

Un studiu desfășurat în numele Comisiei[30], demonstrează că estuarele lungi sau fiordurile care creează un ocol rutier de aproximativ 100 km[31] pot fi tratate ca insule în sensul prezentei

[28] Cauza C-288/02 *Comisia Comunităților Europene/Republica Elenă*, Rec., 2004, I-10071, punctul 42.

[29] Concluziile avocatului general Tizzano prezentate la data de 10 noiembrie 2005 în Cauza C-323/03 sus-menționată, punctele 39-45.

[30] Studiul privind Insulele mici și estuarele (2002), ICF Consulting.

[31] Raportul dintre distanța de ocolire a estuarului și distanța de traversare ar trebui să fie în jur de 10 sau mai mare.

secțiuni, deoarece acestea pot provoca o problemă similară prin izolarea aglomerațiilor urbane unele de celelalte.

## 5.2. Rutele de cabotaj insular pentru care pot fi aplicate obligațiile aferente serviciului public

Este responsabilitatea statelor membre (inclusiv a autorităților locale și regionale, unde este cazul) și nu a armatorilor să stabilească rutele care necesită obligații ale serviciului public. În mod special, obligațiile aferente serviciului public pot fi aplicate pentru serviciile (regulate) de cabotaj insular în cazul imposibilității pieței de a furniza servicii adecvate.

Conform condițiilor prevăzute prin regulament, statele membre pot impune obligații aferente serviciilor publice pentru a „*asigura un caracter adecvat*" serviciilor de transport maritim regulat spre o anumită insulă (sau în legătură cu un estuar), în cazul în care armatorii din UE, dacă ar ține seama de propriul interes comercial, nu și le-ar asuma sau nu și le-ar asuma în aceeași măsură sau în aceleași condiții[32]. Altminteri, comerțul ar trebui să rămână liber.

Atunci când impun obligații aferente serviciului public pentru serviciile prezentate la articolul 4 alineatul (1) din regulament, statele membre trebuie să își limiteze intervenția la cerințele esențiale prevăzute la articolul 4 alineatul (2) pe o bază ne-discriminatorie, conform dispozițiilor de la articolul 4 alineatul (1) din regulament, față de toți armatorii din UE care sunt interesați de deservirea rutei. Această cerință trebuie să fie respectată cu strictețe atunci când se decide cu privire la conținutul obligațiilor ce trebuie îndeplinite și în cursul procedurii administrative care rezultă din selectarea unui operator al unui anumit serviciu sau din stabilirea cuantumului compensației.

## 5.3. Obligațiile care pot fi impuse

### *5.3.1. Diferența dintre obligațiile aferente serviciului public și contractele aferente serviciului public*

În Regulamentul (CEE) nr. 3577/92 se face o diferențiere între „*obligații aferente serviciilor publice*" [a se vedea articolul 2 punctul 4 și articolul 4 alineatul (2) din regulament] și „*contracte de servicii publice*" [a se vedea articolul 2 alineatul (3)].

Contractele de servicii publice sunt instrumentul utilizat, în mod normal, pentru a formaliza obligațiile aferente serviciilor publice în cazul în care o abordare orizontală care se aplică tuturor armatorilor care intenționează să deservească o anumită rută nu pot fi suficiente pentru a satisface nevoile de transport esențiale, în special, condițiile generale referitoare la calitatea unui anumit serviciu.

Articolul 4 alineatul (2) din regulament stabilește o listă exhaustivă de cerințe care pot fi introduse atunci când sunt impuse obligațiile aferente serviciilor publice. Articolul 2 alineatul (3) din regulament prevede numai o indicație privind domeniul de aplicare al contractelor de achiziții publice de servicii; statele membre pot merge și mai departe. În practică, cerințele în materie de calitate sunt adesea incluse în contractele de achiziții publice de servicii, dar nu pot fi introduse ca parte a obligațiilor aferente serviciilor publice. În ceea ce privește obligațiile aferente serviciilor publice, cerința referitoare la „*capacitatea armatorilor de a furniza serviciul*" poate include o obligație referitoare la solvabilitatea acestora, precum și cerința ca

[32] A se vedea considerentul 9 și articolul 2 alineatul (4) din regulament. A se vedea, de asemenea, hotărârea în Cauza C-205/99 *Analir/Administración General del Estado*, Rec., 2001, I-1271, punctul 31 *și următoarele*.

aceştia să nu aibă restanţe fiscale şi datorii la asigurările sociale[33]. Comisia este de părere că obligaţia de a utiliza un feribot rapid poate, de asemenea, să intre în această categorie.

Atunci când sunt impuse obligaţii aferente serviciilor publice, cerinţele privind regularitatea şi frecvenţa serviciului pot fi îndeplinite în mod colectiv – şi nu individual – de către toţi armatorii care deservesc aceeaşi rută[34].

Statele membre pot impune obligaţii de serviciu public şi pot încheia contracte de achiziţii publice de servicii numai dacă au stabilit, pentru fiecare rută în cauză, că serviciile regulate de transport ar fi inadecvate (mai precis, că acestea din urmă nu ar fi furnizate în măsura sau în condiţiile definite drept adecvate de autorităţile publice, după caz), în cazul în care această dispoziţie a fost lăsată doar pe seama forţelor pieţei. În plus, obligaţia de serviciu public sau contractul de achiziţii publice de servicii trebuie să fie necesare şi proporţionale cu scopul de a asigura servicii de transport regulat adecvate spre şi dinspre insulele[35]. Cu alte cuvinte, statele membre pot să decidă să nu supună obligaţiilor de serviciu public şi contractelor de achiziţii publice de servicii serviciile care sunt deja furnizate în mod satisfăcător şi în condiţii (precum preţul, continuitatea şi accesul la serviciu) care sunt compatibile cu interesul public, astfel cum este definit de către stat, de către întreprinderi care îşi desfăşoară activitatea în condiţii normale de piaţă[36].

Comisia reaminteşte, în acest context, că deşi statele membre dispun de o largă marjă de apreciere a necesităţii furnizării serviciului public şi a amplorii unui astfel de serviciu, decizia statelor membre în acest sens face obiectul controlului Comisiei în cazul existenţei unei erori clare de apreciere[37].

*5.3.2. Principiul nediscriminării.*

În temeiul principiului nediscriminării prevăzut în regulament, statele membre nu trebuie să stabilească obligaţii care sunt adaptate pentru o companie de transport maritim anume şi care ar împiedica alţi armatori ai Uniunii să intre pe piaţă sau să aplice obligaţiile în acest sens.

În special, Comisia atrage atenţia statelor membre asupra problemelor ridicate de următoarele două tipuri de dispoziţii.

5.3.2.1. Preluarea navelor

În primul rând, a fost ridicată problema dacă un stat membru, atunci când scoate la licitaţie un contract de achiziţii publice pentru prestarea de servicii, ar putea impune ofertantului declarat

---

[33] Cauza C-205/99, sus-menţionată, punctele 45-51.

[34] În cazul în care o insulă trebuie să fie deservită de 4 ori pe săptămână şi doi armatori sunt dispuşi să participe la această cursă regulată, fiecare dintre ei ar trebui să se angajeze pentru a opera doar de două ori pe săptămână sau, respectiv, o dată şi de trei ori pe săptămână.

[35] Cauzele conexate C-128/10 şi C-129/10 *Naftiliaki Etaireia Thasou*, Rec., 2011, I-1887, punctul 54.

[36] Comunicarea Comisiei privind aplicarea normelor Uniunii Europene în materie de ajutor de stat în cazul compensaţiei acordate pentru prestarea unor servicii de interes economic general (JO C 8, 11.1.2012, p. 4), punctul 48.

[37] Cauza T-17/02 *Fred Olsen*, Rec., 2005, II-2031, punctul 216 şi Decizia 2013/435/UE a Comisiei din 2 mai 2013 privind ajutorul de stat SA.22843 (2012/C) (ex 2012/NN) pus în aplicare de Franţa în favoarea Société Nationale Corse Méditerranée şi a Compagnie Méridionale de Navigation, JO L 220, 17.8.2013, p. 20–45.

câștigător să preia navele și echipajele de la operatorul anterior. Comisia consideră că, în cele mai multe cazuri, o astfel de obligație ar încălca Regulamentul (CEE) nr. 3577/92, întrucât ar fi discriminatorie. Aceasta i-ar împiedica pe armatorii Uniunii să liciteze cu propriile lor nave și ar acorda un avantaj operatorului tradițional, în cazul în care acesta din urmă ar fi candidat la propria sa succesiune.

Cu toate acestea, Comisia poate fi de acord că, în cazul în care deservirea unei insule necesită utilizarea unei nave cu un design atât de special încât aceasta nu poate fi ușor găsită sau vândută pe piață sau utilizată în alt scop, va fi mai puțin restrictiv - din punctul de vedere al libertății de a presta servicii - să existe o cerință ca nava respectivă să fie preluată, decât să se acorde serviciul unui singur armator cu un contract suficient de lung pentru a permite amortizarea completă a unei nave construite în acest scop. În astfel de cazuri, nava ar putea fi închiriată – în condiții foarte clare, stabilite în detaliu în documentația de atribuire – de către operatori succesivi de la o companie care deține nave create în acel scop. De asemenea, ar putea fi avută în vedere o obligație ca noul furnizor de servicii să preia nava direct de la predecesorul său.

În cazul în care autoritățile din statele membre dețin nave proprii sau dispun de acestea în alt mod, acestea pot fi puse la dispoziția tuturor potențialilor operatori de servicii, în aceleași condiții nediscriminatorii.

5.3.2.2. Condițiile privind echipajul

În al doilea rând, au fost, de asemenea, formulate întrebări referitoare la condițiile privind echipajul care pot fi impuse în conformitate cu obligațiile și contractele aferente serviciilor publice.

Comisia consideră că normele care pot fi impuse în conformitate cu obligațiile și contractele aferente serviciilor publice (articolul 4 din regulament) ar trebui să se limiteze la cerințele care sunt esențiale pentru necesitățile în materie de servicii publice și care nu depășesc ceea ce este necesar pentru prestarea acestora. Acest lucru va trebui examinat de la caz la caz.

Comisia observă faptul că statele membre pot decide să impună, conform obligațiilor și contractelor aferente serviciilor publice, aceleași norme ca și cele impuse de statele membre gazdă pentru navele angajate în cabotajul insular [articolul 3 alineatul (2) din regulament]. Aceste norme sunt specificate în secțiunea 4 din prezenta comunicare.

## 5.4. Procedura pentru impunerea obligațiilor de serviciu public și pentru încheierea contractelor de achiziții publice de servicii

Statele membre dispun de mai multe mijloace administrative pentru a impune „*obligații aferente serviciilor publice*”, aplicate tuturor operatorilor de pe o anumită rută, cum ar fi un regim de declarare, un sistem de acordare a licențelor sau un sistem de autorizare. Statele membre pot impune, de asemenea, obligațiile aferente serviciilor publice prin încheierea de contracte de servicii publice cu unul sau cu un număr limitat de operatori.

Curtea de justiție a declarat în Cauza C-205/99 că o procedură la fel de restrictivă ca o procedură de autorizare este acceptabilă cu condiția să fie necesară (dacă „*se poate demonstra o nevoie reală de serviciu public ca urmare a insuficienței serviciilor regulate de transport în condiții de liberă concurență*”), proporțională cu scopul urmărit și bazată pe criterii obiective, nediscriminatorii, care sunt cunoscute în prealabil de către întreprinderile în cauză. De

asemenea, companiilor ar trebui să li se acorde dreptul de a face recurs împotriva oricărei decizii luate în defavoarea lor[38].

*5.4.1. Norme aplicabile privind achizițiile publice*

Atunci când autoritatea competentă a unui stat membru încheie un contract de servicii publice, acesta trebuie să respecte normele aplicabile în domeniul achizițiilor publice. La 26 februarie 2014, Consiliul și Parlamentul European au adoptat o nouă directivă privind atribuirea contractelor de concesiune (denumită în continuare Directiva privind concesiunile)[39]. La aceeași dată, Consiliul și Parlamentul European au adoptat, de asemenea, Directiva 2014/24/UE și Directiva 2014/25/UE (denumite, în continuare, directivele privind achizițiile publice)[40].

Conform experienței Comisiei, majoritatea contractelor de servicii publice atribuite în conformitate cu articolul 4 din regulament constituie „*concesiuni de servicii*" în sensul legislației în materie de achiziții publice. În special, prin intermediul unui astfel de contract, autoritatea competentă încredințează prestarea serviciului de cabotaj maritim unui armator, pentru o anumită perioadă de timp. Armatorul este obligat să furnizeze serviciul de transport prevăzut în contract, de obicei, în schimbul unei compensații financiare din partea autorității[41]. Armatorul suportă, în principiu, riscul de exploatare (dacă nu este cazul, un astfel de contract se califică drept contract de achiziții publice în sensul directivelor privind achizițiile publice), care include riscul legat de cererea pentru serviciile sale de transport, deoarece autoritățile competente, de obicei, nu garantează în contractul de achiziții publice de servicii faptul că armatorul va recupera toate investițiile efectuate sau costurile suportate în îndeplinirea obligațiilor sale contractuale.

Pentru atribuirea contractelor de achiziții publice de servicii care intră în domeniul de aplicare al Directivei privind concesiunile, autoritatea competentă trebuie să trateze în mod echitabil și nediscriminatoriu toți armatorii și trebuie să acționeze într-un mod transparent și proporționat pentru a asigura o concurență loială[42]. În plus, directiva prevede, printre altele, obligația de a publica anunțul de concesionare și anunțul de atribuire a contractului în cauză în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*[43]. Aceasta stabilește, de asemenea, o serie de obligații în ceea ce privește criteriile de selecție și de atribuire și stabilește garanții procedurale menite să asigure

---

38 Cauza C-205/99, sus-menționată. A se vedea, de asemenea, Cauzele conexate C-128/10 și C-129/10 *Naftiliaki Etaireia Thasou*, Rec., 2011, I-1887, punctul 52 *și următoarele*.

39 Directiva 2014/23/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind atribuirea contractelor de concesiune, JO L 94, 28.3.2014, p. 1.

40 Directiva 2014/24/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind achizițiile publice și de abrogare a Directivei 2004/18/CE, JO L 94, 28.3.2014, p. 65. Directiva 2014/25/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind achizițiile efectuate de entitățile care își desfășoară activitatea în sectoarele apei, energiei, transporturilor și serviciilor poștale și de abrogare a Directivei 2004/17/CE JO L, 28.3.2014, p.243.

41 A se vedea, de asemenea, Cauza C-205/99, sus-menționată, punctele 63 și 65.

42 Articolele 3 și 30.

43 Articolele 31-33.

transparența și egalitatea de tratament, în special în timpul negocierilor dintre autoritatea competentă și ofertanți.

În ceea ce privește atribuirea contractelor de achiziții publice de servicii care intră în domeniul de aplicare al Directivelor privind achizițiile publice, ar trebui subliniat faptul că noile directive abrogă distincția dintre serviciile prioritare și cele neprioritare. Serviciile de transport maritim au fost definite drept neprioritare în Directivele 2004/17/CE și 2004/18/CE privind achizițiile publice și au făcut obiectul doar al unui număr limitat de cerințe (cu privire la specificațiile tehnice și anunțul de atribuire). În conformitate cu noile directive privind achizițiile publice, atribuirea contractelor de achiziții publice de servicii care intră în sfera de aplicare a acestor directive face, în principiu, obiectul tuturor cerințelor prevăzute în acestea.

În cazul contractelor aflate sub pragurile de aplicare a Directivei privind concesiunile sau a Directivelor privind achizițiile publice, o procedură de selecție și de atribuire este, totuși, necesară pentru a îndeplini cerințele de nediscriminare și egalitate de tratament ale tratatului, care implică o obligație de transparență. Conform Curții de Justiție, aceasta din urmă constă în asigurarea, în beneficiul oricărui potențial ofertant, a unui grad de publicitate suficient pentru a permite pieței serviciilor să fie deschisă concurenței, iar imparțialitatea procedurilor să fie revizuită[44].

### *5.4.2. Alegerea procedurii de atribuire*

Articolul 4 din Regulamentul 3577/92 prevede ca în momentul atribuirii contractelor de servicii publice, statele membre să facă acest lucru pe o bază nediscriminatorie față de toți armatorii.

Comisia consideră că, în general, atribuirea de contracte de achiziții publice de servicii riscă să discrimineze operatorii, întrucât, în mod normal, contractul se atribuie unui singur operator pe o anumită rută. Prin urmare, se consideră că inițierea unei proceduri deschise este, în principiu, cel mai simplu mod de a asigura ne-discriminarea. O procedură de atribuire care implică negocierea cu potențialii ofertanți poate respecta principiul nediscriminării, cu condiția ca negocierile dintre autoritatea contractantă și companiile care au depus oferte în cadrul licitației să fie imparțiale, echitabile și transparente[45]. Comisia consideră că o atribuire directă nu respectă principiul nediscriminării și pe cel al transparenței, prevăzute la articolul 4 din regulament. De asemenea, orice procedură de atribuire a contractelor, care este concepută în așa fel încât să restrângă în mod nejustificat numărul de potențiali ofertanți, nu respectă principiile nediscriminării și transparenței.

În plus, în vederea asigurării respectării acestor principii, perioada dintre lansarea procedurii de atribuire a contractelor și data de la care funcționarea serviciilor de transport trebuie să înceapă, ar trebui să aibă o durată adecvată și rezonabilă. Comisia consideră că perioadele prea scurte, care nu reflectă suficient necesitatea de atribuire a serviciilor de cabotaj (de

---

[44] A se vedea Comunicarea interpretativă a Comisiei privind aplicarea dreptului comunitar în domeniul concesiunilor (JO C 121, 29.4.2000, p. 2), Comunicare interpretativă a Comisiei privind aplicarea dreptului comunitar în domeniul contractelor de achiziții publice care nu fac obiectul sau nu sunt supuse dispozițiilor din Directivele privind achizițiile publice (JO C 179, 1.8.2006, p. 2), Cauza C-324/98 *Teleaustria și Telefonadress / Telekom Austria*, Rec., 2000, I – 10745, punctul 60.

[45] A se vedea, de asemenea, punctul 66 din Comunicarea Comisiei privind aplicarea normelor Uniunii Europene în materie de ajutor de stat în cazul compensației acordate pentru prestarea unor servicii de interes economic general (JO C 8, 11.1.2012, p. 4).

exemplu, în ceea ce privește dimensiunea pieței, cerințele în materie de calitate sau de frecvență) l-ar putea favoriza pe armatorul tradițional prin încălcarea principiului egalității de tratament.

Comisia dorește, de asemenea, să sublinieze faptul că alegerea procedurii de atribuire are implicații pentru evaluarea din perspectiva normelor privind ajutoarele de stat referitoare la orice compensație financiară acordată pentru îndeplinirea contractului de servicii publice. În special, pentru a nu constitui ajutor de stat, o astfel de compensație trebuie să respecte cele patru condiții prevăzute în hotărârea de referință pronunțată în cauza *Altmark* de către Curtea Europeană de Justiție[46]. În conformitate cu cel de al patrulea criteriu *Altmark*, compensația acordată trebuie să constituie fie rezultatul unei proceduri de achiziții publice care să permită selectarea ofertantului capabil să furnizeze aceste servicii la cel mai scăzut cost pentru comunitate, fie rezultatul unei evaluări comparative în raport cu o întreprindere tipică, bine gestionată și dotată corespunzător cu mijloacele necesare. Comisia consideră că cel mai simplu mod pentru ca autoritățile publice să îndeplinească al patrulea criteriu *Altmark* este de a organiza o procedură de achiziții publice în mod deschis, transparent și nediscriminatoriu[47]. Prin urmare, dacă sunt îndeplinite celelalte condiții prevăzute în hotărârea *Altmark*, în general, o astfel de procedură va exclude, de asemenea, existența unui ajutor de stat[48].

Regulamentul nu impune statelor membre să notifice fiecare contract de servicii publice pe care îl încheie. În cazul în care contractul presupune o compensație pentru costurile de furnizare ale unui serviciu public, s-ar putea să fie nevoie ca Comisia să fie notificată în avans, în conformitate cu normele privind ajutoarele de stat (punctul 5.6 din prezenta comunicare oferă mai multe detalii în acest sens). Obligația de notificare prevăzută la articolul 9 din regulament se referă numai la acte cu un domeniu de aplicare mai larg, cum ar fi un cadru juridic general pentru serviciile de cabotaj.

### 5.5. Accesul pe piață și concurența pe rutele aferente serviciului public

Prin impunerea de obligații aferente serviciilor publice, statele membre intervin în condițiile de acces pe piață pe anumite rute, ceea ce ar putea denatura concurența în cazul în care nu se realizează pe o bază ne-discriminatorie. Asemenea intervenții pot fi considerate atât legitime, cât și legale, având în vedere obiectivul urmărit [de a asigura caracterul adecvat al serviciilor regulate programate de transport spre, dinspre și între insule]. Orice intervenție legată de o obligație aferentă serviciilor publice ar trebui să rămână proporțională cu obiectivul urmărit. În cazul în care se depășește ceea ce este strict necesar, acest fapt ar restrânge în mod inutil o libertate care este esențială pentru buna funcționare a pieței interne. Comisia dorește să abordeze trei teme legate de acest aspect.

---

[46] Cauza C-280/00 *Altmark Trans GmbH și Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH* („*Altmark*"), Rec., 2003, I-7747.

[47] Punctele 63-64 din Comunicarea Comisiei privind aplicarea normelor Uniunii Europene în materie de ajutor de stat în cazul compensației acordate pentru prestarea unor servicii de interes economic general (JO C 8, 11.1.2012, p. 4).

[48] Idem, punctele 65-68.

### *5.5.1. Exclusivitatea*

Acordarea exclusivității unui armator pe o rută de servicii publice, în mod normal permite statelor membre să obțină cea mai scăzută sarcină financiară pentru comunitate, dar limitează libertatea tradițională a comerțului în sectorul transportului maritim.

Ar trebui găsit un echilibru echitabil între cele două principii.

În cazurile justificate în mod corespunzător, exclusivitatea poate fi considerată singurul instrument adecvat pentru a satisface nevoile esențiale de transport, atunci când este acordată pentru o perioadă limitată de timp și pe baza unei proceduri deschise, echitabile și nediscriminatorii de atribuire la nivelul Uniunii.

Comisia subliniază, totuși, că în multe cazuri, pot fi luate măsuri mai puțin restrictive decât exclusivitatea, pentru a evita „*smântânirea pieței*” și pentru a diminua valoarea compensației financiare necesare. Un operator care are o obligație contractuală să își îndeplinească obligațiile aferente serviciilor publice pe tot parcursul anului, fără un drept exclusiv, ar putea avea de suferit de pe urma comportamentului unui alt operator care, în absența unor obligații aferente serviciilor publice, ar putea intra pe piață numai în lunile profitabile ale anului și ar reduce serios veniturile primului operator.

Comisia consideră că obligații simple aferente serviciului public pot fi impuse tuturor operatorilor de pe aceeași rută în același timp cu un contract de servicii publice încheiat cu un singur operator[49]. De exemplu, ar putea fi stabilită o condiție conform căreia orice armator care pătrunde pe o rută pe care este în vigoare un contract de servicii publice care impune ca serviciile să de deruleze pe tot parcursul anului, va trebui, de asemenea, să opereze servicii pe tot parcursul anului.

### *5.5.2. Durata contractelor de servicii publice*

Regulamentul nu stabilește o durată maximă pentru contractele de servicii publice. Cu toate acestea, conform articolului 1 și articolului 4 din regulament, contractele de servicii publice ar trebui să aibă o durată limitată pentru a permite prospectarea regulată și deschisă a pieței.

În cazul în care contractul de achiziții de servicii publice este o concesiune, conform articolului 18 din Directiva 2014/23/UE privind atribuirea contractelor de concesiune, în cazul contractelor cu o durată mai mare de cinci ani, durata maximă a concesiunii trebuie „*limitată la timpul estimat necesar, astfel încât concesionarul să își recupereze investițiile efectuate pentru exploatarea lucrărilor sau a serviciilor și să obțină o rentabilitate rezonabilă a capitalului investit pentru a îndeplini obiectivele contractuale specifice*”.

În vederea respectării principiului proporționalității, în orice intervenție pe piață, statele membre ar trebui să aleagă cele mai puțin distorsionate mijloace și în ceea ce privește durata, pentru a satisface nevoile esențiale în materie de transport maritim. Toți armatorii din Uniune ar trebui să aibă în mod regulat posibilitatea de a aplica pentru exploatarea unui anumit serviciu (în această privință, a se vedea, de asemenea, punctul 5.6 de mai jos).

În comunicarea sa interpretativă din 2003, Comisia a indicat că un contract de servicii publice cu o durată mai mare de șase ani nu respectă, în mod normal, principiul proporționalității.

Cu toate acestea, experiența Comisiei din 2003 a arătat că, în unele cazuri, limita de șase ani face ca armatorii să evite să liciteze, întrucât consideră această durată prea scurtă pentru a-și

[49] În ceea ce privește posibilitatea ca un stat membru să impună obligații aferente serviciilor publice în același timp cu un contract de servicii publice, a se vedea, de asemenea, Cauza C-205/99, punctele 60-71.

recupera investițiile din exploatarea serviciului. De asemenea, autoritățile publice mai susțin că contractele de scurtă durată ar putea descuraja armatorii să facă investiții substanțiale, împiedicând astfel inovarea și posibilele îmbunătățiri ale calității serviciului. De asemenea, trebuie subliniat faptul că pregătirea procedurii de selecție pentru atribuirea contractelor de achiziții publice pentru serviciile de cabotaj maritim ar putea să dureze.

Din acest motiv, Comisia consideră că contractele de servicii publice cu durata mai mare de cinci ani (în cazul în care contractul este o concesiune în sensul Directivei privind concesiunile) sau de șase ani poate respecta principiul proporționalității cu condiția (1) să fie justificate de criterii obiective, precum necesitatea de recuperare a investițiilor efectuate în exploatarea serviciului de cabotaj maritim în condiții normale de exploatare (de exemplu, investițiile în nave sau în infrastructură) (2) și să nu conducă la închiderea pieței.

Fără a aduce atingere unei analize de la caz la caz, în conformitate cu experiența Comisiei și cu informațiile furnizate de către autoritățile publice, contractele cu o durată maximă de 12 ani ar putea fi justificate, pentru a permite amortizarea unei părți semnificative a costurilor aferente unui feribot nou de mărime medie, permițând în același timp buna funcționare a pieței. Conform opiniei Comisiei, contractele cu o durată semnificativ mai lungă (de exemplu, care ar permite amortizarea completă a unei noi nave cu un randament al capitalului investit) ar putea împiedica avantajele presiunii exercitate de concurență pe piața de cabotaj [50](a se vedea, de asemenea, secțiunea 8 de mai jos).

*5.5.3. Rute grupate*

Statele membre doresc, adeseori, să adune rutele de servicii publice spre și dinspre insule diferite într-un singur grup pentru a genera economii de scară și pentru a atrage operatori. Grupurile ca atare nu încalcă legislația UE, cu condiția ca gruparea să nu conducă la discriminare și să nu producă distorsiuni inutile ale pieței.

Dimensiunea cea mai potrivită a grupurilor ar trebui să fie decisă ținând cont de cea mai adecvată sinergie care urmează să fie realizată pentru îndeplinirea nevoilor esențiale în materie de transport.

## 5.6. Subvențiile publice acordate pentru a compensa obligațiile aferente serviciilor publice

Regulamentul se aplică în același mod, indiferent dacă subvențiile sunt acordate sau nu. Cu toate acestea, atunci când se acordă compensații pentru obligațiile contractele aferente serviciilor publice, trebuie respectate normele tratatului privind ajutoarele de stat, astfel cum au fost interpretate de Curtea de Justiție și normele prevăzute în pachetul de instrumente al Comisiei care reglementează ajutoarele de stat pentru furnizarea de servicii de interes economic general (SIEG).

Pachetul constă din următoarele instrumente:

[50] În Cauza C-323/03 *Comisia Comunităților Europene/Regatului Spaniei*, Rec., 2006, I-2161 Curtea a hotărât că o măsură națională care rezervă servicii de transport maritim unei singure întreprinderi prin intermediul unei concesiuni administrative pe o durată de 20 de ani, care poate fi prelungită pentru o perioadă de 10 ani, constituie o restricție în calea libertății de a presta servicii (punctul 44).

(a) o comunicare[51] care clarifică conceptele-cheie care stau la baza aplicării normelor privind ajutoarele de stat pentru compensația pentru prestarea serviciului public, precum și condițiile (așa-numite criterii Altmark[52]) conform cărora compensația pentru prestarea serviciului public nu constituie ajutor de stat;

(b) un regulament al Comisiei privind ajutoarele *de minimis* pentru prestarea SIEG[53], cu condiția ca o compensație pentru prestarea serviciului public cu o valoare care nu depășește 500 000 EUR pe o perioadă de trei ani fiscali se consideră că nu constituie ajutor, cu condiția să fie îndeplinite cerințele prevăzute în regulamentul respectiv;

(c) o decizie [54] care prevede condițiile în care ajutoarele de stat sub formă de compensații pentru obligația de serviciu public sunt compatibile cu piața internă și fac obiectul derogării de la cerința de notificare;

(d) un cadru pentru ajutoarele de stat sub formă de compensații pentru obligația de serviciu public[55] care stabilește condițiile în care compensația care face obiectul cerinței de notificare[56] poate fi declarată compatibilă cu articolul 106 alienatul (2) din TFUE;

(e) pentru a furniza orientări suplimentare cu privire la aplicarea normelor SIEG, Comisia a publicat, de asemenea, un Ghid privind aplicarea normelor Uniunii privind ajutoarele de stat, achizițiile publice și piața internă în cazul serviciilor de interes economic general și, în special, în cazul serviciilor sociale de interes general[57].

---

[51] Comunicarea Comisiei privind aplicarea normelor Uniunii Europene în materie de ajutor de stat în cazul compensației acordate pentru prestarea unor servicii de interes economic general - JO C 8, 11.1.2012, p. 4.

[52] Cauza C-280/00 Altmark Trans GmbH și Regierungspräsidium Magdeburg / Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH.

[53] Regulamentul (CE) nr. 360/2012 al Comisiei din 25 aprilie 2012 privind aplicarea articolelor 107 și 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în cazul ajutoarelor *de minimis* acordate întreprinderilor care prestează servicii de interes economic general (JO L 114, 26.4.2012, p.8).

[54] Decizia privind aplicarea articolului 106 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în cazul ajutoarelor de stat sub formă de compensații pentru obligația de serviciu public acordate anumitor întreprinderi cărora le-a fost încredințată prestarea unui serviciu de interes economic general (JO L 7, 11.01.2012, p.3).

[55] Comunicarea Comisiei privind cadrul Uniunii Europene privind ajutorul de stat sub formă de compensație pentru serviciu public, JO C 8, 11.1.2012, p. 15.

[56] Acela este momentul în care compensația pentru serviciul public nu îndeplinește criteriile Altmark, nu este reglementată prin Regulamentul privind ajutoarele *de minimis* pentru prestarea SIEG și nu face obiectul derogării în bloc conform deciziei

[57] SWD(2013) 53 final/2, disponibil la http://ec.europa.eu/competition/state_aid/overview/new_guide_eu_rules_procurement_ro.pdf

## 5.7. Cazul „insulelor mici”

Procedurile pentru încheierea contractelor de servicii publice în sectorul maritim pot fi extrem de complicate atunci când vine vorba de organizarea serviciilor pentru insulele mici, care atrag în mod normal numai operatorii locali.

În vederea reconcilierii acestui caz specific cu necesitatea de a respecta principiile transparenței și nediscriminării, care consideră că poate fi realizată numai prin intermediul procedurilor de atribuire deschise, echitabile și nediscriminatorii, Comisia este de părere că, fără a aduce atingere normelor UE privind achizițiile publice și ajutoarele de stat, după caz, alegerea unui operator adecvat căruia i se încredințează deservirea unei insule mici ar putea fi realizată în urma unei simple cereri de exprimare a interesului, fără a lansa o ofertă oficială, cu condiția să se păstreze un anunț al serviciului la nivelul Uniunii – care este foarte ușor de organizat–. Comisia este de părere că o durată mai lungă a contractelor, de 12 ani, ar putea fi acceptabilă.

Regulamentul (CEE) nr. 3577/92 nu oferă o definiție a insulelor mici. În scopul prezentei comunicări, experiența și, în special, un studiu efectuat în numele Comisiei[58], demonstrează că „*insule mici*” ar putea avea înțelesul de insule unde numărul anual total al pasagerilor transportați pe mare spre și dinspre insulă este în jur de 300 000 sau mai mic. Pragul de 300 000 de pasageri se calculează pe un singur sens, de exemplu, un pasager care călătorește către insulă și înapoi se numără de două ori. În ceea ce privește regiunile ultraperiferice, acest prag se aplică numai pentru cursele regulate din regiune (și nu curselor regulate între o insulă ultraperiferică și continent).

În principiu, normele simplificate se pot aplica pentru transportul în cadrul unor contracte de servicii publice atât pentru pasageri, cât și pentru mărfuri spre și dinspre o „*insulă mică*”. Cu toate acestea, comerțul cu mărfuri, care poate fi în mod normal organizat în condiții de concurență, ar trebui să fie exclus ori de câte ori există un risc nejustificat de denaturare a pieței.

În cazul în care același operator deservește mai multe insule mici, atunci când se stabilește dacă s-a atins pragul, ar trebui să fie luat în considerare numărul total de pasageri transportați de respectivul operator în cadrul serviciului public.

## 6. MĂSURI DE SALVGARDARE

Articolul 5 din regulament prevede că statele membre pot solicita Comisiei să adopte măsuri de salvgardare „*în caz de perturbare gravă a pieței interne a transporturilor datorată liberalizării cabotajului*”. Articolul 2 alineatul (5) prevede că astfel de măsuri pot fi aplicate pe o durată maximă de un an dacă apar probleme pe piață care „*sunt de natură să conducă la un excedent serios și susceptibil de a persista al ofertei în raport cu cererea; se datorează activităților de cabotaj maritim sau sunt agravate de acestea și creează o amenințare serioasă la adresa stabilității financiare și a supraviețuirii unui număr semnificativ de armatori comunitari, cu condiția ca previziunile pe termen scurt și pe termen mediu pentru piața respectivă să nu indice îmbunătățiri substanțiale și durabile*”.

[58] Studiul privind Insulele mici și estuarele (2002), ICF Consulting.

Această dispoziție a fost aplicată o singură dată, în Spania, atunci când regulamentul a intrat pentru prima dată în vigoare[59].

Trebuie subliniat faptul că situațiile individuale ale armatorilor pe o anumită rută în faliment nu sunt suficiente pentru a garanta aplicarea acestei clauze.

Rapoartele de cabotaj publicate de la intrarea în vigoare a regulamentului arată că liberalizarea cabotajului nu a provocat nicio altă perturbare gravă a pieței interne a transporturilor. Este puțin probabil să provoace o astfel de perturbare acum, având în vedere că cele mai multe servicii au fost liberalizate.

## 7. MĂSURI TRANZITORII

Articolul 6 din regulament stabilește un număr de derogări temporare de la punerea în aplicare a acestui regulament. Derogările prevăzute la prezentul articol au expirat în 2004. După aderarea Croației, care a devenit un stat membru al UE la 1 iulie 2013, articolul 6 din regulament a fost modificat în vederea asigurării unor derogări temporare pentru Croația[60].

În conformitate cu noul articol 6 alineatul (4), contractele de servicii publice către și între insulele croate care au fost încheiate înainte de data aderării Croației la UE se pot aplica în continuare până la 31 decembrie 2016.

În conformitate cu articolul 6 alineatul (5) serviciile de croazieră care operează între porturi croate cu nave având un tonaj brut sub 650 de tone sunt rezervate până la data de 31 decembrie 2014 navelor înregistrate în Croația și aflate sub pavilion croat, care sunt operate de companii maritime înființate în conformitate cu legislația croată și al căror loc principal de desfășurare a activității se află în Croația, controlul efectiv fiind exercitat, de asemenea, în Croația.

În cele din urmă, articolul 6 alineatul (6) prevede măsuri suplimentare de salvgardare până la 31 decembrie 2014 cu privire la serviciile de croazieră între porturi dintr-un stat membru altul decât Croația, prestate cu nave croate mai mici de 650 tone brute. Comisia poate decide, la solicitarea unui stat membru, în termen de 30 de zile de la primirea solicitării, ca navele să nu opereze servicii de croazieră între porturi din anumite zone ale unui stat membru altul decât Croația, în cazul în care se demonstrează că operarea acestor servicii perturbă sau riscă să perturbe grav piața internă a transporturilor în zonele respective.

În cazul în care, după perioada de 30 de zile lucrătoare, Comisia nu a luat o decizie, statul membru interesat are dreptul să aplice măsurile de salvgardare până în momentul în care Comisia emite o decizie. În caz de urgență, statul membru poate adopta unilateral măsuri provizorii corespunzătoare care pot rămâne în vigoare pe o perioadă de cel mult trei luni și informează imediat Comisia în această privință. Comisia poate abroga măsurile sau le poate confirma, până când adoptă o decizie definitivă.

---

[59] Decizia 93/396/CEE a Comisiei din 13 iulie 1993 privind solicitarea Spaniei pentru adoptarea de către Comisie a unei extinderi a măsurilor de salvgardare în temeiul articolului 5 din Regulamentul (CEE) nr. 3577/92 de aplicare a principiului liberei circulații a serviciilor la transporturile maritime în interiorul statelor membre (cabotaj maritim) , JO L 173, 16.7.1993, p. 33.

[60] Actul privind condițiile de aderare a Republicii Croația, precum și rectificările Tratatului privind Uniunea Europeană, Tratatului privind funcționarea Uniunii Europene și Tratatului de instituire a Comunității Europene a Energiei Atomice, articolul 18 și anexa V punctul 7 (1), JO L 112, 24.4.2012, p. 21.

## 8. APLICAREA REGULAMENTULUI (CE) NR. 1370/2007 LA CABOTAJUL MARITIM

Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului[61] a fost adoptat la 23 octombrie 2007. Conform articolului 1 alineatul (2), acest regulament se aplică exploatării naționale și internaționale a serviciilor publice de transport de călători pe calea ferată și cu alte moduri de transport pe șine, precum și de transport rutier. Același articol prevede că „*Statele membre pot aplica prezentul regulament transportului în comun pe căi navigabile interioare și fără a aduce atingere Regulamentului (CEE) nr. 3577/92 al Consiliului*".

Întrucât Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 nu prevede o definiție a termenului „*ape maritime naționale*", acesta nefiind definit în niciun act UE sau internațional, Comisia s-a confruntat cu întrebări privind aplicarea acestui regulament la serviciile de cabotaj maritim.

În primul rând, Comisia menționează că Regulamentul (CE) nr.1370/2007 nu se aplică în mod automat transportului public de pasageri pe apele maritime naționale, dar se aplică numai în acele cazuri în care un stat membru îl pune în mod expres în aplicare.

În al doilea rând, majoritatea contractelor de servicii publice și obligațiilor în domeniul cabotajului maritim reglementează transportul de călători și de marfă efectuat cu ajutorul feriboturilor mixte de pasageri/marfă, în timp ce Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 poate fi aplicat numai transportului public de călători, dar nu și celui de mărfuri. Astfel, statele membre nu pot aplica Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 pentru astfel de contracte mixte de servicii publice care implică transportul de mărfuri.

În cele din urmă, statele membre pot aplica Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 pentru transportul public de pasageri pe ape maritime naționale în măsura în care acest lucru nu aduce atingere aplicării Regulamentului (CEE) nr. 3577/92. Prin urmare, în cazul în care există o contradicție între dispozițiile acestor două regulamente, Regulamentul (CEE) nr. 3577/92 ar trebui să înlocuiască dispoziția contradictorie din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007. Acesta din urmă ar putea completa Regulamentul (CEE) nr. 3577/92 atunci când nu există nici o contradicție între ele.

Anumite dispoziții ale Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 care par să afecteze punerea în aplicare a Regulamentului (CEE) nr. 3577/92, în special dispozițiile privind atribuirea directă a contractelor, exclusivitatea sau durata contractului, sunt discutate pe scurt mai jos[62]. Această evaluare a aplicării simultane a celor două regulamente se referă numai la întrebările cele mai frecvente pe care Comisia le-a primit de la intrarea în vigoare a Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 și nu acoperă toate dispozițiile sale într-un mod exhaustiv.

Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 prevede ca procedura competitivă de atribuire a contractelor de servicii publice să fie deschisă, echitabilă și să respecte principiile transparenței și nediscriminării[63]. Cu toate acestea, Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 prevede unele excepții de la acest principiu general, cum ar fi, de exemplu, la articolul 5 alineatul (4),

---

61 JO L 315, 3.12.2007, p. 1.

62 A se vedea, de asemenea, Comunicarea Comisiei privind orientările interpretative cu privire la Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători, JO C 92, 29.3.2014, p. 1.

63 Articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007.

care menționează că autoritățile competente pot decide să atribuie direct contracte de servicii publice cu valoare mică sau unui operator de dimensiuni mici sau medii, fără o procedură de atribuire competitivă. Comisia consideră că o astfel de atribuire directă este, în principiu, contrară principiului nediscriminării față de armatori prevăzut la articolul 4 alineatul (1) teza a doua din Regulamentul (CEE) nr. 3577/92. Prin urmare, Comisia este de părere că, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, statele membre nu pot atribui în mod direct contracte de achiziții publice de servicii privind transportul de pasageri pe apele maritime naționale, fără a urma o procedură care să asigure respectarea principiilor nediscriminării, transparenței și imparțialității (a se vedea secțiunile 5.4 și 5.7 privind normele simplificate în cazul „insulelor mici").

În temeiul articolului 3 alineatul (1) și alineatul (2) litera (f) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, statele membre pot acorda unui operator ales un drept exclusiv în schimbul îndeplinirii unor obligații de serviciu public. Considerentul 8 din acest regulament prevede că ar trebui să se permită ca piețele transportului de călători care fac obiectul unei dereglementări și în cadrul cărora nu există drepturi exclusive să își păstreze caracteristicile și modul de funcționare, în măsura în care acestea sunt compatibile cu cerințele tratatului. Exclusivitatea se aplică în mod excepțional în cabotajul maritim întrucât, în principiu, pot fi adoptate măsuri mai puțin restrictive de către statele membre pentru îndeplinirea necesităților legate de transportul public (a se vedea punctul 5.5.1 din Comunicare). Prin urmare, Comisia consideră că statele membre nu pot acorda dreptul exclusiv în temeiul articolului 3 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 pentru transportul public de pasageri pe rutele apelor maritime naționale, care nu au făcut obiectul unor drepturi exclusive în temeiul Regulamentului (CEE) nr. 3577/92.

Articolul 4 alineatul (3) prima teză din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 stipulează că durata maximă a unui contract de achiziții publice de servicii „*nu depășește 10 ani pentru serviciile de transport cu autocarul și cu autobuzul și 15 ani pentru serviciile de transport de călători pe calea ferată și cu alte moduri de transport pe șine*". Regulamentul nu prevede nicio modalitate de aplicare a articolului respectiv în cazul contractelor de transport public de călători în apele maritime naționale. În schimb, acesta prevede la a doua teză de la același articol că durata contractelor de achiziții publice de servicii care vizează mai multe moduri de transport este limitată la 15 ani, în cazul în care transportul feroviar sau cu alte moduri de transport pe șine reprezintă peste 50 % din valoarea serviciilor în cauză. Comisia consideră că, în cazul în care un stat membru decide să aplice Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 pentru transportul public de călători pe apele maritime naționale, ar trebui să limiteze durata contractelor de achiziții publice de servicii care vizează mai multe moduri de transport - inclusiv pe apele maritime naționale - la maximum 15 ani, în cazul în care sunt îndeplinite condițiile stabilite la articolul 4 alineatul (3) teza a doua.

Se pare că aplicarea Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 în cazul serviciilor de transport de călători pe apele maritime naționale ar putea fi utilă atunci când aceste servicii sunt integrate într-o rețea mai amplă de transport public de călători urban, suburban sau regional (de exemplu, în contextul unor servicii de transport local integrat în estuare sau într-o lagună).

De fiecare dată când un stat membru decide să aplice acest regulament la transportul public de călători pe apele maritime naționale, acesta ar trebui să verifice că niciuna dintre prevederile legislației sale naționale respective nu aduce atingere aplicării Regulamentului (CEE) nr. 3577/92. Comisia dorește să sublinieze, de asemenea, faptul că, în conformitate cu obligația care decurge de la articolul 9 din Regulamentul (CEE) nr. 3577/92, statele membre ar trebui

să consulte Comisia înainte de a adopta orice măsuri de aplicare a Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 la transportul public de pasageri pe apele maritime naționale[64].

[64] În ceea ce privește obligația de consultare, a se vedea Cauza C-323/03 *Comisia Comunităților Europene/Regatului Spaniei*, Rec., 2006, I-2161, punctele 69-70.