EIROPAS
KOMISIJA

Briselē, 22.4.2014.
COM(2014) 232 final

KOMISIJAS PAZIŅOJUMS

par to, kā interpretēt Padomes Regulu (EEK) Nr. 3577/92, ar ko piemēro principu, kurš paredz jūras transporta pakalpojumu sniegšanas brīvību dalībvalstīs (jūras kabotāža)

KOMISIJAS PAZIŅOJUMS

par to, kā interpretēt Padomes Regulu (EEK) Nr. 3577/92, ar ko piemēro principu, kurš paredz jūras transporta pakalpojumu sniegšanas brīvību dalībvalstīs (jūras kabotāža)

Kopsavilkums

Pamatojoties uz pieredzi, kas gūta, divdesmit gadus praktiski piemērojot Regulu (EEK) Nr. 3577/92, Komisija ir nolēmusi, ka pārredzamības un juridiskās noteiktības labad ir jāatjaunina un jāgroza regulas noteikumu interpretācija. Ar šo paziņojumu groza un aizstāj iepriekšējos paziņojumus, proti, Komisijas 2003. gada[1] un 2006. gada[2] skaidrojošo paziņojumu.

Šis paziņojums ir sagatavots tikai informatīvā nolūkā, lai palīdzētu skaidrot regulas noteikumus. Tajā ir norādīts, kā Komisija plāno regulu piemērot. Šā paziņojuma mērķis nav regulas pārskatīšana, un tas neskar Tiesas jurisdikciju interpretācijas jautājumos.

Šā paziņojumā sākumā ir konkretizēta jūras kabotāžas pakalpojumu sniegšanas brīvības piemērošanas joma. Ir norādīts, kuras personas bauda minēto brīvību, un atgādināts, uz kuriem pakalpojumiem regula attiecas.

Tālāk ir noteikts, ciktāl regulā minētās atkāpes piemērojamas attiecībā uz pakalpojumu sniegšanas brīvību. Ir paredzētas trīs atkāpes. Pirmkārt, dalībvalstis ir tiesīgas noteikt komandas komplektēšanas noteikumus attiecībā uz kuģiem, kuru tonnāža nepārsniedz 650 bruto tonnas, un kuģiem, kas veic salu kabotāžu starp divām ostām konkrētās dalībvalsts teritorijā. Otrkārt, dalībvalstis var noteikt sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības un slēgt sabiedrisko pakalpojumu līgumus, lai nodrošinātu pienācīgus regulārus pārvadājumus uz, no un starp salām. Visbeidzot, dalībvalstis var lūgt, lai Komisija pieņem aizsardzības pasākumus ar mērķi novērst nopietnus traucējumus iekšējā tirgū.

Paziņojumā ir sniegts arī pārskats par pārejas pasākumiem, kas nepieciešami šīs regulas piemērošanai attiecībā uz Horvātiju, kopš tā pievienojusies Savienībai.

Visbeidzot, paziņojumā ir sniegtas vadlīnijas par to, kā attiecībā uz jūras kabotāžas pakalpojumiem piemērot Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1370/2007 par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus, un ar ko atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 1191/69 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 1107/70[3].

---

[1] Komisijas 2003. gada 22. decembra paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Ekonomikas un Sociālo Lietu Komitejai un Reģionu Komitejai par to, kā interpretēt Padomes Regulu (EEK) Nr. 3577/92, ar ko piemēro principu, kurš paredz jūras transporta pakalpojumu sniegšanas brīvību dalībvalstīs (jūras kabotāža), COM(2003) 595.

[2] Komisijas 2006. gada 11. maija paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Ekonomikas un Sociālo Lietu Komitejai un Reģionu Komitejai par atjauninājumiem un labojumiem Paziņojumā par to, kā interpretēt Padomes Regulu (EEK) Nr. 3577/92, ar ko piemēro principu, kurš paredz jūras transporta pakalpojumu sniegšanas brīvību dalībvalstīs (jūras kabotāža), COM(2006) 196.

[3] OV L 315, 3.12.2007., 1. lpp.

1. IEVADS

Padomes Regula (EEK) Nr. 3577/92, ar ko piemēro principu, kurš paredz jūras transporta pakalpojumu sniegšanas brīvību dalībvalstīs (jūras kabotāža)[4] (turpmāk "regula"), kas tika pieņemta iekšējā tirgus izveides brīdī, šobrīd ir spēkā jau vairāk nekā divdesmit gadus. Kopš tās stāšanās spēkā 1993. gada 1. janvārī jūras kabotāžas jomā ir notikusi pakāpeniska liberalizācija.

Kopš 1993. gada Komisija ir vairākas reizes ziņojusi par ekonomisko un juridisko progresu, kas panākts attiecībā uz šīs jomas liberalizāciju[5]. 2003. un 2006. gada skaidrojošajos paziņojumos tā ir risinājusi arī problēmas, kas saistītas ar regulas interpretāciju.

Piektajā ziņojumā par regulas īstenošanu[6] ir uzsvērts, ka ir sīkāk jāizskaidro daži aspekti Komisijas vadlīnijās par šīs regulas piemērošanu.

Ar šo paziņojumu atjaunina un groza iepriekšējās vadlīnijas, lai tās saskaņotu ar jaunākajiem ES tiesību aktiem un Tiesas judikatūru un labāk ņemtu vērā izmaiņas Komisijas izpratnē par dažiem regulas noteikumiem. Konkrētāk, tas attiecas uz to, kā Komisija interpretē regulas noteikumus par komandas komplektēšanu (šā paziņojuma 4. punkts) un sabiedrisko pakalpojumu līgumu ilgumu (šā paziņojuma 5.5.2. punkts un 5.7. iedaļa).

Šajā paziņojumā ir tikai informatīviem mērķiem aprakstīts, kā Komisija interpretē regulu. Šā paziņojuma mērķis nav regulas pārskatīšana, un tas neskar Tiesas jurisdikciju interpretācijas jautājumos. Tas neskar valsts atbalsta noteikumu piemērošanu.

2. JŪRAS KABOTĀŽAS TIRGUS ATVĒRŠANA

2.1. Jūras kabotāžas pakalpojumu sniegšanas brīvība

Ar Regulas (EEK) Nr. 3577/92 1. pantu jūras kabotāža tika liberalizēta valstīs, kur šī ekonomikas nozare bija rezervēta konkrētās dalībvalsts pilsoņiem. Brīvība veikt darbību starp divām ostām vienā un tajā pašā dalībvalstī ir nodrošināta visiem Savienības kuģu īpašniekiem[7].

Dalībvalstis nevar šo brīvību ierobežot, izņemot pienācīgi pamatotos gadījumos. Šā iemesla dēļ dalībvalstis nevar ieviest iepriekšēju atļauju piešķiršanas shēmu, izņemot, ja 1) šādas shēmas pamatā ir sevišķi svarīgas sabiedrības intereses (piemēram, nodrošināt kuģu drošību un kārtību ostas ūdeņos), 2) tā ir nepieciešama un samērīga attiecībā pret īstenojamo mērķi un 3) tās pamatā ir objektīvi un nediskriminējoši kritēriji, kuri attiecīgajiem kuģu īpašniekiem ir iepriekš zināmi[8].

---

4 OV L 364, 12.12.1992., 7. lpp.

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

6 COM(2014)231.

7 Attiecībā uz pakalpojumu sniegšanas brīvības labumguvējiem skatīt 2.2. punktu.

8 Spriedums apvienotajās lietās C-128/10 un C-129/10 *Naftiliaki Etaireia Thasou* (Krājums 2011, I-1887. lpp., 43. punkts un turpmākie punkti).

Lai dalībvalstis varētu ieviest režīmu, kas ietekmē regulas labumguvēju tiesības brīvi sniegt jūras kabotāžas pakalpojumus[9], tām jāapliecina, ka ir izpildīti visi iepriekš minētie nosacījumi.

Tomēr Komisija uzskata, ka nolūkā uzraudzīt kabotāžas tirgu dalībvalstis var lūgt, lai kuģu īpašnieki iepriekš sniedz informāciju par pakalpojumiem, kurus tie plāno sniegt. Šāda informācija var palīdzēt dalībvalstīm labāk novērtēt reālās vajadzības pārvadājumu jomā.

Visbeidzot, Komisija neuzskata, ka dalībvalstis var pieprasīt, lai kuģošanas sabiedrībām to teritorijā būtu savs pārstāvis.

2.2. Pakalpojumu sniegšanas brīvības labumguvēji

Regulas 1. pantā ir noteikts, kas ir jūras kabotāžas pakalpojumu sniegšanas brīvības labumguvēji. Tie ir "*Kopienas kuģu īpašnieki*", kuru kuģi ir reģistrēti dalībvalstī (1) un peld ar dalībvalsts karogu (2), ja šie kuģi atbilst visiem kabotāžas veikšanas nosacījumiem šajā dalībvalstī (3).

Iepriekš minētie nosacījumi, kas noteikti regulā, ir jāaplūko sīkāk. Rodas arī jautājums par tirgus atvēršanu kuģiem, kas neatbilst iepriekš minētajiem nosacījumiem.

2.2.1. Jēdziens "Kopienas kuģa īpašnieks"

Regulas 2. panta 2. punktā ir izdalīti trīs veidu "*Kopienas kuģu īpašnieki*":

> "*a) dalībvalsts pilsoņi, kas darbojas dalībvalstī saskaņā ar šīs dalībvalsts tiesību aktiem un veic darbības kuģošanas jomā;*
>
> *b) kuģošanas sabiedrības, kas reģistrētas saskaņā ar dalībvalsts tiesību aktiem un kuru galvenā darbības vieta atrodas un tiek efektīvi kontrolēta dalībvalstī; vai*
>
> *c) dalībvalsts pilsoņi, kuri darbojas ārpus Kopienas, vai kuģošanas sabiedrības, kuras reģistrētas ārpus Kopienas un kuras ir dalībvalsts pilsoņu kontrolē, ja to kuģi saskaņā ar dalībvalsts tiesību aktiem ir reģistrēti šajā dalībvalstī un peld ar tās karogu.*"

Visvairāk šaubu ir radījusi jēdziena "*kontrole*" definīcija – šis jēdziens minēts divās no trim regulā noteiktajām "*Kopienas kuģu īpašnieku*" kategorijām.

Regulā ir noteikts, ka "*Kopienas kuģu īpašnieki*" cita starpā ir "*kuģošanas sabiedrības, kas reģistrētas saskaņā ar dalībvalsts tiesību aktiem un kuru galvenā darbības vieta atrodas un tiek efektīvi kontrolēta dalībvalstī*" (2. panta 2. punkta b) apakšpunkts). Komisija uzskata, ka vārdkopa "*tiek efektīvi kontrolēta dalībvalstī*" šajā kontekstā nozīmē, ka svarīgāko lēmumu pieņemšana un ikdienas vadība notiek vietā, kas atrodas Savienības teritorijā, un valdes sēdes tiek noturētas Savienības teritorijā.

"*Kopienas kuģu īpašnieki*" ir arī "*dalībvalsts pilsoņi, kuri darbojas ārpus Kopienas, vai kuģošanas sabiedrības, kuras reģistrētas ārpus Kopienas un kuras ir dalībvalsts pilsoņu kontrolē, ja to kuģi saskaņā ar dalībvalsts tiesību aktiem ir reģistrēti šajā dalībvalstī un peld ar tās karogu*" (2. panta 2. punkta c) apakšpunkts). Komisija uzskata, ka vārdkopa "*dalībvalsts pilsoņu kontrolē*" minētajā pantā nozīmē, ka Savienības pilsoņi var izšķiroši ietekmēt kuģošanas sabiedrību, piemēram, ja lielākā daļa sabiedrības kapitāldaļu vai balsstiesību pieder Savienības pilsoņiem vai ja Savienības pilsoņi var iecelt vairāk nekā pusi

[9] Skatīt arī šā paziņojuma 4.–6. iedaļu.

konkrētās kuģošanas sabiedrības administratīvās, vadības vai uzraudzības struktūras darbinieku[10].

2.2.2. Nosacījumi reģistrācijai dalībvalstī un piekļuve valsts kabotāžai

Regulā nav norādīti dalībvalstu reģistri, attiecībā uz kuriem ir izpildīti nosacījumi par reģistrāciju un piekļuvi valsts kabotāžai. Jebkurā gadījumā šāds saraksts laika gaitā mainītos.

Nosacījums par reģistrāciju dalībvalstī nozīmē, ka konkrētais reģistrs atrodas teritorijā, kurā ir piemērojams Līgums un no tā izrietošie tiesību akti. Tādējādi kuģi, kas reģistrēti Nīderlandes Antiļās, Menas Salā, Bermudu Salās vai Kaimanu salās, nav šīs regulas labumguvēji[11].

Turpretī kuģi, kas reģistrēti Gibraltārā, ir regulas labumguvēju vidū, jo šai teritorijai Līgums ir piemērojams[12]. Gibraltārā reģistrētiem kuģiem ir tiesības uz jūras kabotāžu ar tādiem pašiem nosacījumiem kā jebkuram dalībvalstī reģistrētam kuģim.

Regulā ir noteikts arī tas, ka kuģis no dalībvalsts var veikt kabotāžu citā dalībvalstī tikai pēc tam, kad tas ir izpildījis visus nosacījumus kabotāžas veikšanai dalībvalstī, kurā tas reģistrēts. Šī prasība attiecas arī uz kuģiem, kas reģistrēti dalībvalstī, kurai ir tikai sauszemes robežas, un kas peld ar šādas dalībvalsts karogu.

Tādējādi kuģi, kam nav piekļuves valsts kabotāžai, nav arī tiesīgi piekļūt citu dalībvalstu tirgiem. Tāpat kuģiem, kuriem ir ierobežota piekļuve valsts tirgum, var tikt piemēroti līdzīgi ierobežojoši nosacījumi, ja tie vēlas darboties citā dalībvalstī. Piemēram, ja reģistrācija dalībvalsts otrajā reģistrā X ir iespējama ar nosacījumu, ka kuģis vismaz pusi gada kursē starptautiskos maršrutos, kuģis, kas reģistrēts konkrētajā reģistrā X, nevarēs pieprasīt plašāku piekļuvi kabotāžai citās dalībvalstīs (tam nebūs tiesību tajās veikt regulārus pārvadājumus visu gadu).

2.3. Tirgus atvēršana kuģiem, kuri nav regulas labumguvēji

Vairākas dalībvalstis ir atvērušas savus tirgus plašāk, nekā noteikts regulā, proti, vai nu *erga omnes*, vai atkāpju un individuālu atļauju veidā. Dažas dalībvalstis, kuras īsteno t. s. "*atvērtās piekrastes politiku*", jūras kabotāžu starp ostām to teritorijā ļauj veikt arī kuģiem, kas reģistrēti trešā valstī un kas peld ar šādas valsts karogu. Turklāt dažās dalībvalstīs attiecībā uz gadījumiem, kad nav pieejams neviens Savienības dalībvalstī reģistrēts kuģis, ir paredzētas individuālas atļaujas jūras kabotāžas veikšanai, kuras piešķir kuģiem, kas nav regulas labumguvēji, vai vispārīgas atkāpes no regulā noteiktajām prasībām, kuras piemēro kuģiem, kas reģistrēti trešā valstī un peld ar šādas valsts karogu[13]. Šāda prakse nav pretrunā ar Savienības tiesību aktiem.

---

[10] Plašākai informācijai skatīt arī Komisijas konsolidēto jurisdikcijas paziņojumu saskaņā ar Padomes Regulu (EK) Nr. 139/2004 par kontroli pār uzņēmumu koncentrāciju (2008/C 95/01), OV C 95, 16.4.2008., 1. lpp.

[11] Vispārīgi runājot, minētās teritorijas ir tādu aizjūras zemju un teritoriju daļa, uz kurām saskaņā ar Līguma 355. pantu attiecas īpaša procedūra asociācijai ar dalībvalstīm.

[12] Līguma 355. panta 3. punktā ir noteikts, ka *"Līgumi attiecas uz tām Eiropas teritorijām, par kuru ārlietām ir atbildīga kāda no dalībvalstīm"*.

[13] Pārskats par jūras kabotāžas valstu režīmiem ir sniegts 3. tabulā Komisijas dienestu darba dokumentā, kas pievienots piektajam ziņojumam par regulas īstenošanu, uz kuru atsauce sniegta 6. zemsvītras piezīmē.

3. REGULAS (EEK) NR. 3577/92 PIEMĒROŠANAS JOMA

Regulas (EEK) Nr. 3577/92 2. panta 1. punktā ir noteikts, ka regula ir piemērojama jūras transporta pakalpojumiem (pasažieru vai kravu pārvadājumiem pa jūru) dalībvalstī. Tālāk ir sniegts indikatīvs saraksts, kurā norādīti tie kabotāžas pakalpojumu veidi, kuri ietilpst regulas piemērošanas jomā.

Saskaņā ar Tiesas viedokli, neraugoties uz to, ka regulas 2. panta 1. punktā ir sniegts neizsmeļošs jūras kabotāžas pakalpojumu saraksts, pakalpojumi, kas ietilpst regulas piemērošanas jomā, pirmkārt, parasti tiek sniegti par atlīdzību un, otrkārt, kā rāda minētajā pantā norādīto piemēru būtiskās pazīmes, to mērķis ir pasažieru vai preču pārvadājumi pa jūru starp divām vietām vienas dalībvalsts teritorijā[14].

Kopš regulas stāšanās spēkā ir radušies četri būtiski jautājumi attiecībā uz 2. panta 1. punktu. Ko nozīmē "*pārvadāšana pa jūru*" un "*starp ostām*"? Vai regulas piemērošanas jomā ietilpst atpūtas kuģi? Vai regulas piemērošanas jomā ietilpst starptautiska kruīzu pakalpojuma kabotāžas posms? Vai fīderinga pakalpojumus vajadzētu uzskatīt par kabotāžas vai starptautiskiem pakalpojumiem? Minētie jautājumi ir apskatīti atsevišķi tālāk tekstā.

3.1. Termina "*pārvadāšana pa jūru starp ostām*" definīcija

Termins "*pārvadāšana pa jūru*" regulā nav definēts. Saskaņā ar Tiesas viedokli, lai varētu interpretēt šo terminu, jāņem vērā konkrētā noteikuma mērķis, proti, īstenot jūras kabotāžas pakalpojumu sniegšanas brīvību saskaņā ar nosacījumiem un izņēmumiem, kas tajā noteikti[15].

Tādējādi Tiesa uzskata, ka starptautiskajos tiesību aktos izmantotais nošķīrums starp terminiem "*iekšējie ūdeņi*" un "*teritoriālā jūra*" (Apvienoto Nāciju Organizācijas 1982. gada 10. decembra Jūras tiesību konvencija jeb t. s. Montegobejas konvencija) nav izmantojams termina "*jūra*" definēšanai saskaņā ar regulu[16]. Līdz ar to terminam "*pārvadāšana pa jūru*" vajadzētu aptvert arī tos pārvadājumu pakalpojumus, kas tiek veikti jūras ūdeņos krasta virzienā no teritoriālo ūdeņu bāzes līnijas ("*iekšējos ūdeņos*"), ko valstis var noteikt saskaņā ar minēto konvenciju.

Tāpēc atbilstīgi ģenerāladvokāta secinājumiem[17] Komisija uzskata, ka attiecībā uz regulas piemērošanu par "*pārvadāšanu pa jūru*" vajadzētu uzskatīt ne tikai tos kabotāžas pakalpojumus, kas ietver kuģošanu atklātā jūrā, bet arī tos, kas tiek veikti tādās jūras teritorijās kā līči, estuāri[18], fjordi un ietekas.

Saskaņā ar Tiesas judikatūru termins "*osta*" aptver infrastruktūru (arī nelielu), kuras funkcija ir nodrošināt to kravu iekraušanu un izkraušanu vai to pasažieru iekāpšanu un izkāpšanu, kurus pārvadā pa jūru[19]. Tāpēc definīcijai atbilst ikviena infrastruktūra (pat ja tā nav

---

[14] Spriedums lietā C-251/04 Komisija/Grieķija (Krājums 2007, I-67. lpp., 28. un 29. punkts).

[15] Spriedums lietā C-323/03 Komisija/Spānija (Krājums 2006, I-2161. lpp., 24. punkts).

[16] Turpat, 25. punkts.

[17] Ģenerāladvokāta Ticano [*Tizzano*] secinājumi, kas sniegti 2005. gada 10. novembrī iepriekš minētajā lietā C-323/03.

[18] Upes ieleja, kuru appludinājuši jūras ūdeņi.

[19] Spriedums lietā C-323/03 Komisija/Spānija (Krājums 2006, I-2161. lpp., 33. punkts).

pastāvīga), kuru izmanto jūras pārvadājumiem, proti, kura nodrošina kravu iekraušanu vai izkraušanu vai pasažieru iekāpšanu vai izkāpšanu.

Komisija vēlas norādīt, ka Regula (EEK) Nr. 3577/92 attiecas uz pasažieru pārvadājumiem ar kuģi pa jūru arī tad, ja pakalpojums tiek veikts vienā "*ostas sistēmā*", kā noteikts attiecīgās dalībvalsts tiesību aktos (piemēram, estuāra šķērsošana pa jūru)[20]. Tāpat regula attiecas uz tādiem pasažieru pārvadājumiem ar kuģi pa jūru tūrisma mērķiem, par kuru tiek maksāta atlīdzība, kurš sākas un beidzas vienā un tajā pašā ostā un kurā pārvadā vienus un tos pašus pasažierus, jo šāds pakalpojums tiek sniegts par atlīdzību un tā mērķis ir pasažieru pārvadāšana pa jūru vienas dalībvalsts teritorijā.

3.2. Atpūtas kuģi

Regula (EEK) Nr. 3577/92 attiecas tikai uz jūrniecības pakalpojumiem, ko "*parasti sniedz par atlīdzību*". Līdz ar to lielākā daļa atpūtas kuģu darbību neietilpst tās piemērošanas jomā.

3.3. Kruīzu pakalpojumi

Regula (EEK) Nr. 3577/92 attiecas uz kruīzu pakalpojumiem tad, ja tos sniedz dalībvalstī (sk. regulas 3. panta 1. punktu un 6. panta 1. punktu)[21]. Rodas jautājums, vai regulas piemērošanas jomā ietilpst starptautiska kruīzu pakalpojuma kabotāžas posms.

Komisija uzskata, ka regula ir piemērojama tikai tad, ja pasažieri iekāpj un izkāpj dalībvalstī, kurā tiek veikts kabotāžas posms.

Kruīzu pakalpojums, kas sākas dalībvalstī X vai trešā valstī un beidzas trešā valstī vai dalībvalstī X un kura ietvaros tiek apmeklētas ostas dalībvalstī Y, neietilpst Regulas (EEK) Nr. 3577/92 piemērošanas jomā, ja dalībvalsts Y ostās neizkāpj neviens pasažieris. Šādā gadījumā ir piemērojama Padomes 1986. gada 22. decembra Regula (EEK) Nr. 4055/86, ar ko brīvas pakalpojumu sniegšanas principu piemēro jūras pārvadājumiem starp dalībvalstīm un starp dalībvalstīm un trešām valstīm[22].

3.4. Fīderinga pakalpojumi

Fīderinga pakalpojumi (saukti arī par starptautisko kravu pārkraušanu) nozīmē, ka pārvadātājs izkrauj kravu no kuģa, kas ieradies no izbraukšanas vietas, lai pārvietotu to pašu kravu uz citu kuģi, kurš turpina ceļu uz galamērķa ostu. Šo pakalpojumu parasti veic saskaņā ar tranzīta konosamentu. Rodas jautājums, vai šādus pakalpojumus vajadzētu uzskatīt par starptautiskiem pakalpojumiem, uz ko attiecas Regula (EEK) Nr. 4055/86 (kurā nav noteikta prasība par karoga valsti), vai kabotāžas pakalpojumiem, uz ko attiecas Regula (EEK) Nr. 3377/92 (kurā ir noteikta prasība par karoga valsti).

Ja fīderinga pakalpojumi ietver iepriekšējus vai turpmākus tādu kravu pārvadājumus starp divām ostām vienā un tajā pašā dalībvalstī X, a) kuru galamērķis ir dalībvalsts Y vai trešā valsts vai b) kuras nāk no dalībvalsts Y vai trešās valsts, dalībvalsts X varētu rezervēt šādus fīderinga pakalpojumus kuģiem, kuri peld ar Savienības karogu. Visās dalībvalstīs, kur kabotāžas pakalpojumi saskaņā ar Regulu (EEK) Nr. 3577/92 ir rezervēti kuģiem, kas peld ar Savienības karogu, fīderinga pakalpojumus uzskata par kabotāžas pakalpojumiem (izņemot

---

20 Turpat, 34. punkts.

21 Spriedums lietā C-17/13 *Alpina River Cruises*, Krājumā vēl nav publicēts.

22 OV L 378, 31.12.1986., 1. lpp.

Francijā[23] un Portugālē), bet pārējās dalībvalstīs fīderinga pakalpojumiem nav ierobežojumu attiecībā uz karoga valsti.

Tomēr jānorāda, ka, ļaujot kuģošanas sabiedrībai veikt fīderinga pakalpojumus, lai pārvadātu starptautiskas kravas pirms vai pēc starptautiskā reisa, var gūt būtiskus ietaupījumus transporta izmaksu ziņā un sekmēt piedāvāto pakalpojumu efektivitāti. Šā iemesla dēļ daži fīderinga pakalpojumu aspekti aizvien biežāk tiek apspriesti sarunās par tirdzniecības nolīgumiem. Tāpēc Komisija uzskata, ka šis jautājums ir jāizskata sīkāk sadarbībā ar dalībvalstīm.

4. KOMANDAS KOMPLEKTĒŠANAS NOTEIKUMI

Jautājumi, kas attiecas uz komandas komplektēšanu, parasti ir bijuši karoga valstu kompetencē. Noteikumi dažādos reģistros ir ļoti atšķirīgi. Piemēram, dažās dalībvalstīs ir stingri nosacījumi attiecībā uz pilsonību, saskaņā ar kuriem visiem komandas locekļiem jābūt Savienības pilsoņiem. Citās dalībvalstīs ir noteikts, ka prasība par Savienības pilsonību attiecas tikai uz kapteiņa un kapteiņa vecākā palīga amatiem. Šīs dažādās prasības attiecībā uz pilsonību nozīmē, ka dažādos reģistros ir būtiskas atšķirības izmaksās.

Lai novērstu konkurences izkropļojumus vissensitīvākajos maršrutos, regulas 3. pantā ir noteikts, ka "*pakalpojumu sniegšanas*" dalībvalstis var noteikt savus komandas komplektēšanas noteikumus kuģiem, kas veic salu kabotāžu. Pakalpojumu sniegšanas dalībvalstis var noteikt komandas komplektēšanas noteikumus arī nelieliem kuģiem (kuģiem, kuru tonnāža nepārsniedz 650 bruto tonnas). Praksē minētos regulas noteikumus ir izmantojušas sešas dalībvalstis.

Tomēr, lai nodrošinātu, ka tiek ievērots princips, kurš paredz jūras transporta pakalpojumu sniegšanas brīvību, regulā ir noteikts, ka karoga valsts noteikumi arī turpmāk būs piemērojami kravas kuģiem, kuru tonnāža pārsniedz 650 bruto tonnas un kuri veic salu kabotāžu, ja attiecīgais reiss tiek veikts pirms vai pēc reisa uz citu valsti vai no tās ("*secīga kabotāža*").

Minētie noteikumi rada divus kompleksus jautājumus par to, cik liela ir pakalpojumu sniegšanas valsts kompetence.

Pirmais jautājums attiecas uz to komandas komplektēšanas noteikumu saturu, par kuriem ir atbildīga pakalpojumu sniegšanas valsts, bet otrs attiecas uz robežu starp pakalpojumu sniegšanas valsts kompetenci un karoga valsts kompetenci, ja tiek veikta secīga kabotāža.

Rodas arī jautājums par to, vai kruīza laineriem, kas veic salu kabotāžu, ir piemērojami pakalpojumu sniegšanas valsts noteikumi vai karoga valsts noteikumi. Tiesa ir apstiprinājusi Komisijas interpretāciju, saskaņā ar kuru par komandas komplektēšanas noteikumiem kruīza laineriem, kuru tonnāža pārsniedz 650 bruto tonnas, ir atbildīga karoga valsts neatkarīgi no tā, vai kruīza laineris veic salu vai kontinentālo kabotāžu[24]. Pakalpojumu sniegšanas valsts nevar piemērot savus tiesību aktus par komandas komplektēšanu kruīza laineriem, kuru tonnāža pārsniedz 650 bruto tonnas. Tā šādus noteikumus var piemērot tikai kruīza laineriem, kuru tonnāža nepārsniedz 650 bruto tonnas.

---

[23] 2007. gada 9. februāra administratīvā piezīme par Francijas Muitas kodeksa 257. panta interpretāciju.

[24] Spriedums lietā C-288/02 Komisija/Grieķija (Krājums 2004, I-10071. lpp.).

4.1. To komandas komplektēšanas noteikumu saturs, kurus var piemērot pakalpojumu sniegšanas valsts

Regulā nav noteikts, kuri "*jautājumi saistībā ar kuģa komandas komplektēšanu*" ir pakalpojumu sniegšanas valsts kompetencē. Daži uzskata, ka pakalpojumu sniegšanas valsts kompetence ir neierobežota (regulā ir minēti "*visi*" komandas komplektēšanas noteikumi). Komisijas pieeja ir šaurāka. Tā uzskata, ka pakalpojumu sniegšanas valsts kompetence jāierobežo, lai nodrošinātu, ka tiek ievērots pakalpojumu sniegšanas brīvības princips, attiecībā uz kuru minētā kompetence ir uzskatāma par atkāpi.

Komisija uzskata, ka pakalpojumu sniegšanas valstis cita starpā ir pilnvarotas noteikt Savienības pilsoņu nepieciešamo īpatsvaru uz kuģiem, kas veic salu kabotāžu (un uz kuģiem, kuru tonnāža nepārsniedz 650 bruto tonnas). Tāpēc dalībvalsts var pieprasīt, lai visi šādu kuģu komandas locekļi būtu Savienības pilsoņi. Dalībvalstis var pieprasīt arī to, lai jūrniekiem, kas strādā uz kuģa, ir Eiropas Savienības sociālā apdrošināšana. Attiecībā uz darba nosacījumiem tās var piemērot valstī spēkā esošos noteikumus par minimālo algu. Attiecībā uz noteikumiem par drošību un apmācību (tostarp uz kuģa runātajām valodām) Komisija uzskata, ka dalībvalstis nevar pieprasīt vairāk, kā paredzēts spēkā esošajos Savienības vai starptautiskajos tiesību aktos (*STCW* un *SOLAS* konvencijā), jo citādi tiktu pārmērīgi ierobežota pakalpojumu sniegšanas brīvība.

Saskaņā ar regulas 9. pantu ikvienai dalībvalstij, kas vēlas izmantot iespēju piemērot savus noteikumus ar kuģa komandas komplektēšanu saistītos jautājumos, būtu jāapspriežas ar Komisiju. Paredzēto pasākumu darbības joma un saturs tiks analizēti katrā gadījumā atsevišķi, ņemot vērā iepriekš minētos nepieciešamības un proporcionalitātes principus.

4.2. Secīgi kabotāžas pārvadājumi

Regulas 3. panta 3. punktā teikts, ka "*no 1999. gada 1. janvāra attiecībā uz kravas kuģiem, kuru tonnāža pārsniedz 650 bruto tonnas un kuri veic salu kabotāžu, ja attiecīgais reiss notiek pēc vai pirms reisa uz citu valsti vai no citas valsts, atbildību par visiem jautājumiem saistībā ar kuģa komandas komplektēšanu uzņemas valsts, kurā kuģis reģistrēts (karoga valsts)*."

Tiesas spriedumā teikts, ka reiss, kas notiek pēc vai pirms kabotāžas reisa, principā ir jebkurš reiss uz citu valsti vai no tās – neatkarīgi no tā, vai uz kuģa ir krava[25].

Pretēji tam, kas bija norādīts Komisijas 2003. gada skaidrojošajā paziņojumā, Tiesa uzskatīja, ka karoga valsts noteikumi ir piemērojami ne tikai gadījumos, kad reisa starptautiskajā posmā, kas notiek pēc vai pirms reisa kabotāžas posma, tiek faktiski pārvadātas preces, bet arī gadījumos, kad kuģis iet balastā (bez kravas). Tātad Komisija nevar akceptēt to, ka dalībvalstis turpina piemērot pakalpojumu sniegšanas valsts noteikumus tad, kad starptautisko reisu, kas notiek pēc vai pirms salu kabotāžas reisa, veic kuģis balastā.

Tomēr tas nenozīmē, ka kuģu īpašniekiem ir atļauts organizēt fiktīvu starptautisku reisu bez kravas, lai nebūtu jāpiemēro 3. panta 2. punkts, bet varētu piemērot 3. panta 3. punktu, tādējādi apejot regulu[26].

Valsts tiesu pienākums ir saskaņā ar valsts tiesību aktu noteikumiem par pierādījumiem pārbaudīt, vai nav īstenota šāda ļaunprātīga prakse.

---

[25] Spriedums lietā C-456/04 *Agip Petroli SpA/Capitaneria di Porto di Siracusa* un citi (Krājums 2006, I-3395. lpp., 15.–25. punkts).

[26] Turpat, 23. punkts.

Komandas komplektēšanas noteikumi, kas piemērojami gadījumos, kad attiecīgais kuģis pilda sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, ir izklāstīti 5.3.2.2. punktā.

4.3. Kuģa komandas komplektēšanas noteikumu pārskatīšana

Regulā noteikts, ka Padomei līdz 1999. gada 1. janvārim jāpieņem galīgā komandas komplektēšanas kārtība, pamatojoties uz Komisijas priekšlikumu, kas sagatavots pēc salu kabotāžas liberalizācijas ekonomisko un sociālo seku rūpīgas izpētes.

Komisija 1997. gada 17. jūnijā iesniedza Padomei ziņojumu par šo jautājumu un 1998. gada 29. aprīlī – regulas priekšlikumu[27]. Priekšlikumā bija paredzēts vispārināt karoga valsts atbildību kuģa komandas komplektēšanas jautājumos. Pakalpojumu sniegšanas valsts būtu saglabājusi atbildību par kuģiem, kuru tonnāža ir mazāka par 650 bruto tonnām, un tā noteiktu, kādam jābūt Savienības pilsoņu īpatsvaram to kuģu komandās, kas nodrošina regulārus pasažieru pārvadājumus un prāmju satiksmi (tostarp jaukta tipa pakalpojumus un regulārus kruīzu pakalpojumus). Trešo valstu jūrniekiem uz šādiem kuģiem būtu garantēti tādi paši darba apstākļi kā dalībvalstu rezidentiem.

Dalībvalstis Komisijas priekšlikumu noraidīja. Tāpēc Komisija 2001. gada 11. decembrī ierosināja to atsaukt. Komisija patlaban neplāno iesniegt jaunu priekšlikumu. Tātad regulas 3. pantā izklāstītie noteikumi drīzumā grozīti netiks.

Tomēr, sagatavojot piekto ziņojumu par regulas īstenošanu, Komisijai kļuva zināms, ka kuģu īpašniekiem nav viegli piekļūt pakalpojumu sniegšanas valsts tiesību aktiem, kuros noteiktas kuģa komandas komplektēšanas prasības, un tas nereti kavē salu kabotāžas turpmāku attīstību. Lai atrisinātu šo problēmu, Komisija mudina dalībvalstis, kuras piemēro regulas 3. panta 2. punktu, norādīt kontaktpunktu, ar kuru kuģu īpašnieki var sazināties, lai iegūtu informāciju par pakalpojumu sniegšanas valsts noteikumiem, kas piemērojami kuģa komandas komplektēšanā.

5. SABIEDRISKIE PAKALPOJUMI

Jūras pasažieru un preču pārvadājumi Eiropas salu iedzīvotājiem ir ļoti svarīgi. Tāpēc tika izstrādāts īpašs noteikumu kopums, lai saglabātu dažus no tiem jūras pārvadājumu maršrutiem, kuros tirgus nenodrošina atbilstošu pieprasījumu.

Regulā dalībvalstīm noteikta pamatsistēma, kā organizēt ar kopējo tirgu saderīgu intervenci gadījumos, kad piekļuve tirgum tiek ierobežota, uzliekot jūras transporta sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības. Turklāt, piešķirot publisko finansējumu, lai kompensētu sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas izmaksas, ir jāievēro ES noteikumi par valsts atbalstu. Šīs iedaļas nolūks ir vajadzības gadījumā vēl sīkāk iztirzāt nosacījumus, kas izklāstīti regulā un valsts atbalsta noteikumos, ar mērķi padarīt valsts intervenci saderīgu ar vispārīgajiem Līguma noteikumiem.

5.1. Sabiedrisko pakalpojumu maršrutu ģeogrāfiskais tvērums

Saskaņā ar regulas 4. panta 1. punktu sabiedrisko pakalpojumu sniedzējiem jānodrošina reisi uz, no un starp salām.

Termins *"sala"* regulā nav definēts. Komisija uzskata, ka 4. pants būtu jāpiemēro tikai tām salām, kuras iespējams sasniegt vienīgi pa jūru vai pa gaisu un kurām nav pastāvīgu cietzemes

[27] COM(1998) 251 *final*.

savienojumu ar Eiropas kontinentālo daļu. Tātad pussalu, kas ar autoceļu vai dzelzceļu ir pastāvīgi savienota ar cietzemi (piemēram, Peloponesu), nevar uzskatīt par *"salu"*[28].

Ģenerāladvokāta Ticano [*Tizzano*] secinājumos teikts, ka 4. panta 1. punkta piemērošanu ir iespējams paplašināt, attiecinot to arī uz pārvadājumiem starp vietām, kas atrodas salām līdzīgā situācijā (piemēram, garu fjordu krasti vai estuāri, kuri nav tieši savienoti ar autoceļiem), ja pastāv tāda pati nepieciešamība nodrošināt jūras transporta pakalpojumu piedāvājuma atbilstību pieprasījumam[29].

Pētījums, kas veikts Komisijas uzdevumā[30], liecina, ka garus estuārus vai fjordus, kuru dēļ nākas braukt aptuveni 100 km līkumu pa autoceļiem[31], šīs iedaļas kontekstā var uzskatīt par salām, jo tie var radīt līdzīgu problēmu, nošķirot konurbācijas vienu no otras.

5.2. Salu kabotāžas maršruti, kuriem var piemērot sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības

Noteikt maršrutus, kuru apkalpošanai ir vajadzīgas sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, ir dalībvalstu (vajadzības gadījumā arī reģionālo un vietējo iestāžu), nevis kuģu īpašnieku uzdevums. Sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības attiecībā uz regulāriem salu kabotāžas pārvadājumiem jo īpaši var paredzēt tajos gadījumos, kad tirgus nenodrošina atbilstošus pakalpojumus.

Saskaņā ar regulā izklāstītajiem nosacījumiem dalībvalstis var uzlikt sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, lai nodrošinātu *"piedāvājuma atbilstību pieprasījumam"* attiecībā uz regulāriem jūras transporta pakalpojumiem uz konkrētu salu (vai estuāra šķērsošanai) gadījumos, kad Savienības kuģu īpašnieki, ņemot vērā savas komerciālās intereses, nenodrošinātu pārvadājumus pietiekamā apmērā vai ar tādiem pašiem nosacījumiem[32]. Citos gadījumos būtu jāsaglabā tirdzniecības brīvība.

Uzliekot regulas 4. panta 1. punktā aprakstīto sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, dalībvalstīm ir jāierobežo intervence, izvirzot tikai 4. panta 2. punktā minētās pamatprasības, un jāizpilda regulas 4. panta 1. punktā noteiktā prasība nediskriminēt nevienu Savienības kuģu īpašnieku, kas ir ieinteresēts maršruta apkalpošanā. Šī prasība ir stingri jāievēro, gan lemjot par pildāmo saistību saturu, gan administratīvās procedūras laikā, izvēloties konkrēta pakalpojuma sniedzēju vai nosakot kompensācijas summu.

---

[28] Spriedums lietā C-288/02 *Eiropas Kopienu Komisija/Grieķijas Republika* (Krājums 2004, I-10071. lpp., 42. punkts).

[29] Ģenerāladvokāta Ticano [*Tizzano*] 2005. gada 10. novembra secinājumi iepriekš minētajā lietā C-323/03, 39.–45. punkts.

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

[31] Attiecībai starp attālumu apkārt estuāram un attālumu pāri estuāram vajadzētu būt aptuveni 10 vai lielākai.

[32] Sk. regulas 9. apsvērumu un 2. panta 4. punktu. Sk. arī spriedumu lietā C-205/99 *Analir/Administración General del Estado* (*Recueil* 2001, I-1271. lpp., 31. punkts un turpmākie punkti).

5.3. Saistības, kuras iespējams uzlikt

5.3.1. Sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību un sabiedrisko pakalpojumu līgumu nošķīrums

Regulā (EEK) Nr. 3577/92 ir nošķirtas *"sabiedrisko pakalpojumu saistības"* (sk. regulas 2. panta 4. punktu un 4. panta 2. punktu [kur tās definētas kā "valsts pasūtījuma nodrošināšanas pienākumi"]) un *"sabiedrisko pakalpojumu līgumi"* (sk. 2. panta 3. punktu [kur tie definēti kā "valsts pasūtījuma līgumi"]).

Sabiedrisko pakalpojumu līgumi ir instruments, ko parasti izmanto, lai uzliktu sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības gadījumos, kad horizontāla pieeja visiem kuģu īpašniekiem, kuri plāno apkalpot attiecīgo maršrutu, varētu nebūt pietiekama, lai apmierinātu pamatvajadzības pēc transporta pakalpojumiem, un lai noteiktu vispārīgos konkrētā pakalpojuma kvalitātes nosacījumus.

Regulas 4. panta 2. punktā ir iekļauts izsmeļošs saraksts ar prasībām, kuras var noteikt, uzliekot sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības. Regulas 2. panta 3. punktā ir iekļauta tikai norāde uz sabiedrisko pakalpojumu līgumu darbības jomu; dalībvalstis to var izstrādāt sīkāk. Praksē kvalitātes prasības bieži vien ir daļa no sabiedrisko pakalpojumu līgumiem, bet tās nevar ieviest kā daļu no sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām. Attiecībā uz sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām prasības, kas saistītas ar kuģu īpašnieku *"spēju nodrošināt pakalpojumus"* [pārvadājumu jaudu], var ietvert pienākumu, kas saistīts ar to maksātspēju, kā arī prasību, ka tiem nav nenomaksātu nodokļu un sociālās apdrošināšanas parādu[33]. Komisija uzskata, ka šajā kategorijā var ietilpt arī pienākums izmantot ātrgaitas prāmjus.

Ja ir uzliktas sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, prasības par pakalpojuma regularitāti un biežumu var pildīt nevis individuāli, bet gan kopīgi – visi kuģu īpašnieki, kas apkalpo vienu un to pašu maršrutu[34].

Dalībvalstis var uzlikt sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības un slēgt sabiedrisko pakalpojumu līgumus tikai tad, ja tās par katru attiecīgo maršrutu ir secinājušas, ka regulārie transporta pakalpojumi būtu nepietiekami (t. i., tie netiktu sniegti tādā apjomā vai ar tādiem nosacījumiem, kā noteikušas publiskās iestādes), ja tie tiktu atstāti tikai tirgus ziņā. Turklāt sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām vai līgumam jābūt nepieciešamam un samērīgam ar mērķi nodrošināt pietiekamus regulārus transporta pakalpojumus no un uz salām[35]. Citiem vārdiem sakot, dalībvalstis sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības un sabiedrisko pakalpojumu līgumus nevar attiecināt uz pakalpojumiem, kurus uzņēmumi, kas darbojas parastos tirgus apstākļos, jau sniedz apmierinošā apjomā un ar tādiem nosacījumiem

---

[33] Iepriekš minētais spriedums lietā C-205/99, 45.–51. punkts.

[34] Ja pārvadājumi uz salu jānodrošina 4 reizes nedēļā un divi kuģu īpašnieki ir gatavi sniegt pakalpojumus, katrs no tiem varētu uzņemties saistības veikt pārvadājumus divas reizes nedēļā vai, attiecīgi, vienu reizi un trīs reizes nedēļā.

[35] Spriedums apvienotajās lietās C-128/10 un C-129/10 *Naftiliaki Etaireia Thasou* (Krājums 2011, I-1887. lpp., 54. punkts).

(piemēram, cena, nepārtrauktība un piekļuve pakalpojumam), kas atbilst valsts noteiktajām sabiedrības interesēm[36].

Komisija atgādina, ka dalībvalstīm gan ir plaša rīcības brīvība, nosakot vajadzību pēc sabiedriskajiem pakalpojumiem un šādu pakalpojumu apjomu, tomēr Komisija kontrolē dalībvalstu lēmumu šajā jautājumā, pārbaudot, vai vērtējumā nav pieļauta acīmredzama kļūda[37].

5.3.2. Nediskriminēšanas princips

Ievērojot regulā noteikto nediskriminēšanas principu, dalībvalstis nedrīkst noteikt saistības, kas ir īpaši pielāgotas konkrētai kuģošanas sabiedrībai un liegtu citiem Savienības kuģu īpašniekiem ienākt tirgū, vai paredzēt citus pienākumus, kam būtu līdzīga ietekme.

Jo īpaši Komisija vēlas pievērst dalībvalstu uzmanību problēmām, kuras radījuši šādu divu veidu noteikumi.

5.3.2.1. Kuģu pārņemšana

Pirmkārt, ir aktualizējies jautājums par to, vai dalībvalsts, izsludinot konkursu par tiesībām slēgt sabiedrisko pakalpojumu līgumu, varētu prasīt, lai izraudzītais pretendents pārņemtu kuģus un to apkalpes no iepriekšējā operatora. Komisija uzskata, ka vairumā gadījumu šāds pienākums būtu pretrunā Regulai (EEK) Nr. 3577/92, jo tas būtu diskriminējošs. Tas liegtu Savienības kuģu īpašniekiem iesniegt piedāvājumu ar tam piederošajiem kuģiem un radītu priekšrocības vēsturiskajam operatoram, ja tas pretendētu uz iepriekš sniegtā pakalpojuma turpināšanu.

Tomēr Komisija var piekrist tam, ka gadījumos, kad pārvadājumiem uz salu ir nepieciešams tik specifiskas konstrukcijas kuģis, kas nav viegli atrodams vai pārdodams tirgū vai izmantojams citiem nolūkiem, pakalpojumu sniegšanas brīvību mazāk ierobežotu prasība pārņemt kuģi, nekā pakalpojuma uzticēšana vienam kuģa īpašniekam, noslēdzot līgumu uz laiku, kas būtu pietiekami ilgs, lai būtu iespējams pilnībā amortizēt īpaši būvētu kuģi. Šādos gadījumos nākamais operators ar ļoti skaidriem nosacījumiem, kas sīki izklāstīti konkursa dokumentos, varētu nomāt kuģi no īpaši šim nolūkam izveidotas sabiedrības, kura būtu kuģu īpašniece. Apsverama būtu arī iespēja uzlikt jaunajam pakalpojumu sniedzējam pienākumu pārņemt kuģi tieši no sava priekšgājēja.

Ja dalībvalstu iestādēm pašām pieder kuģi vai tie citādi ir to rīcībā, tās var nodot kuģus visu potenciālo operatoru rīcībā ar tādiem pašiem nediskriminējošiem nosacījumiem.

5.3.2.2. Kuģa komandas komplektēšanas nosacījumi

Otrkārt, ir radušies arī jautājumi par kuģa komandas komplektēšanas nosacījumiem, kurus var paredzēt sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībās un līgumos.

Komisija uzskata, ka noteikumiem, kurus drīkst piemērot sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām un līgumiem (regulas 4. pants), būtu jāaprobežojas ar prasībām, kas ir būtiskas

[36] Komisijas paziņojums par Eiropas Savienības atbalsta noteikumu piemērošanu kompensācijai, kas piešķirta par vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumu sniegšanu (OV C 8, 11.1.2012., 4. lpp.), 48. punkts.

[37] Spriedums lietā T-17/02 *Fred Olsen* (Krājums 2005, II-2031. lpp., 216. punkts), un Komisijas 2013. gada 2. maija Lēmums 2013/435/ES par valsts atbalstu SA.22843 (2012/C) (ex 2012/NN), ko Francija piešķīrusi *Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée*, OV L 220, 17.8.2013., 20.–45. lpp.

sabiedrisko pakalpojumu vajadzību apmierināšanai, un tie nedrīkstētu pārsniegt šim nolūkam vajadzīgos pasākumus. Šajā ziņā katrs gadījums tiks izskatīts atsevišķi.

Komisija norāda, ka dalībvalstis var nolemt sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībās un līgumos paredzēt tādus pašus noteikumus kā tie, kurus pakalpojumu sniegšanas dalībvalstis noteikušas visiem kuģiem, kuri veic salu kabotāžu (regulas 3. panta 2. punkts). Šie noteikumi ir aplūkoti šā paziņojuma 4. iedaļā.

5.4. Sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību uzlikšanas un sabiedrisko pakalpojumu līgumu slēgšanas procedūra

Dalībvalstu rīcībā ir vairāki administratīvie līdzekļi, ar ko uzliek "sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības" un kas ir piemērojami visiem konkrētā maršruta operatoriem, proti, deklarācijas režīms, licencēšanas sistēma vai atļauju piešķiršanas sistēma. Dalībvalstis sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības var uzlikt arī, noslēdzot sabiedrisko pakalpojumu līgumus ar vienu operatoru vai nedaudziem operatoriem.

Tiesas spriedumā lietā C-205/99 norādīts, ka pat tik ierobežojoša procedūra kā atļaujas piešķiršanas procedūra ir pieļaujama, ja tā ir nepieciešama (jāspēj *"pierādīt sabiedriskā pakalpojuma reālu nepieciešamību, kuras iemesls ir regulāru transporta pakalpojumu nepietiekamība brīvas konkurences apstākļos"*), proporcionāla izvirzītajam mērķim un balstīta uz objektīviem, nediskriminējošiem kritērijiem, kuri attiecīgajiem uzņēmumiem ir zināmi jau iepriekš. Turklāt būtu jādod sabiedrībām tiesības pārsūdzēt jebkuru tām nelabvēlīgu lēmumu[38].

5.4.1. Piemērojamie publiskā iepirkuma noteikumi

Ja dalībvalsts kompetentā iestāde noslēdz sabiedrisko pakalpojumu līgumu, tai jāievēro piemērojamie iepirkuma noteikumi. 2014. gada 26. februārī Padome un Eiropas Parlaments pieņēma jaunu direktīvu par pakalpojumu koncesiju līgumiem (turpmāk "Koncesiju direktīva")[39]. Tajā pašā dienā Padome un Eiropas Parlaments pieņēma arī Direktīvu 2014/24/ES un Direktīvu 2014/25/ES (turpmāk "Publiskā iepirkuma direktīvas")[40].

Komisijas pieredze liecina, ka lielākā daļa sabiedrisko pakalpojumu līgumu, kuru slēgšanas tiesības piešķirtas, piemērojot regulas 4. pantu, ir *"pakalpojumu koncesijas"* publiskā iepirkuma tiesību aktu nozīmē. Proti, kompetentā iestāde ar šādu līgumu kuģa īpašniekam uz noteiktu laiku uztic jūras kabotāžas pakalpojumu sniegšanu. Kuģa īpašniekam ir pienākums sniegt līgumā norādīto transporta pakalpojumu, parasti par to saņemot finansiālu kompensāciju no iestādes[41]. Principā kuģa īpašnieks uzņemas darbības risku (ja tas tā nav, šāds līgums ir uzskatāms par publisku līgumu Publiskā iepirkuma direktīvu nozīmē), tostarp risku, kas saistīts ar pieprasījumu pēc viņa sniegtajiem transporta pakalpojumiem, jo

---

[38] Spriedums iepriekš minētajā lietā C-205/99. Sk. arī spriedumu apvienotajās lietās C-128/10 un C-129/10 *Naftiliaki Etaireia Thasou* (Krājums 2011, I-1887. lpp., 52. punkts un turpmākie punkti).

[39] Eiropas Parlamenta un Padomes 2014. gada 26. februāra Direktīva 2014/23/ES par koncesijas līgumu slēgšanas tiesību piešķiršanu, OV L 94, 28.3.2014., 1. lpp.

[40] Eiropas Parlamenta un Padomes 2014. gada 26. februāra Direktīva 2014/24/ES par publisko iepirkumu un ar ko atceļ Direktīvu 2004/18/EK, OV L 94, 28.3.2014., 65. lpp.; Eiropas Parlamenta un Padomes 2014. gada 26. februāra Direktīva 2014/25/ES par iepirkumu, ko īsteno subjekti, kuri darbojas ūdensapgādes, enerģētikas, transporta un pasta pakalpojumu nozarēs, un ar ko atceļ Direktīvu 2004/17/EK, OV L 94, 28.3.2014., 243. lpp.

[41] Sk. arī iepriekš minēto spriedumu lietā C-205/99, 63. un 65. punkts.

kompetentās iestādes sabiedrisko pakalpojumu līgumā parasti negarantē to, ka kuģa īpašnieks varēs atgūt visus līgumsaistību izpildes sakarā veiktos ieguldījumus vai radušās izmaksas.

Piešķirot tādu sabiedrisko pakalpojumu līgumu slēgšanas tiesības, kas ietilpst Koncesiju direktīvas darbības jomā, kompetentajai iestādei ir jānodrošina vienāda attieksme pret visiem kuģu īpašniekiem un jārīkojas pārredzamā un samērīgā veidā, lai garantētu patiesu konkurenci[42]. Turklāt direktīvā cita starpā paredzēts pienākums paziņojumu par koncesiju un attiecīgo paziņojumu par līguma slēgšanas tiesību piešķiršanu publicēt *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*[43]. Tajā ir paredzēti arī vairāki pienākumi attiecībā uz atlases un līgumu slēgšanas tiesību piešķiršanas kritērijiem un noteiktas procesuālas garantijas, kuru mērķis ir nodrošināt pārredzamību un vienlīdzīgu attieksmi, īpaši kompetentās iestādes un pretendentu sarunās.

Attiecībā uz tādu sabiedrisko pakalpojumu līgumu slēgšanas tiesību piešķiršanu, kuri ietilpst Publiskā iepirkuma direktīvu darbības jomā, būtu jāuzsver, ka jaunās direktīvas likvidē atšķirību starp prioritāriem un neprioritāriem pakalpojumiem. Ūdens transporta pakalpojumi publiskā iepirkuma Direktīvās 2004/17/EK un 2004/18/EK bija noteikti par neprioritāriem pakalpojumiem, un uz tiem attiecās tikai neliels skaits prasību (par tehniskajām specifikācijām un paziņojumu par līguma slēgšanas tiesību piešķiršanu). Saskaņā ar jaunajām publiskā iepirkuma direktīvām tādu sabiedrisko pakalpojumu līgumu slēgšanas tiesību piešķiršanā, kuri ietilpst šo direktīvu darbības jomā, principā ir jāievēro visas šajās direktīvās noteiktās prasības.

Attiecībā uz līgumiem, kuri nesasniedz Koncesiju direktīvas vai Publiskā iepirkuma direktīvu piemērošanas robežlielumus, tomēr ir noteikta prasība atlases un līgumu slēgšanas tiesību piešķiršanas procedūrā ievērot Līguma prasības par nediskriminēšanu un vienlīdzīgu attieksmi, tātad arī pienākums nodrošināt pārredzamību. Tiesa uzskata, ka minētais pienākums nozīmē garantēt ikvienam potenciālajam pretendentam adekvātu publicitāti, kas ļauj pakalpojumu tirgu atvērt konkurencei un uzraudzīt procedūru objektivitāti[44].

5.4.2. Līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas procedūras izvēle

Regulas (EEK) Nr. 3577/92 4. pantā noteikts, ka, piešķirot tiesības slēgt sabiedrisko pakalpojumu līgumus, dalībvalstis nedrīkst diskriminēt kuģu īpašniekus.

Komisija uzskata, ka kopumā, piešķirot sabiedrisko pakalpojumu līgumu slēgšanas tiesības, pastāv operatoru diskriminācijas risks, jo līgumu par konkrētu maršrutu parasti noslēdz tikai ar vienu operatoru. Tāpēc tā uzskata, ka atklāta konkursa procedūra principā ir vieglākais veids, kā nepieļaut diskrimināciju. Līgumu slēgšanas tiesību piešķiršanas procedūra, kas ietver sarunas ar potenciālajiem pretendentiem, var atbilst nediskriminēšanas principam tad, ja sarunas starp līgumslēdzēju iestādi un sabiedrībām, kas iesniegušas piedāvājumus, ir

[42] Direktīvas 3. un 30. pants.

[43] Direktīvas 31.–33. pants.

[44] Sk. Komisijas skaidrojošo paziņojumu par koncesijām saskaņā ar Kopienas tiesībām (OV C 121, 29.4.2000., 2. lpp.), Komisijas skaidrojošo paziņojumu par Kopienas tiesību aktiem, ko piemēro līguma slēgšanas tiesību piešķiršanā, uz ko neattiecas vai tikai daļēji attiecas publiskā iepirkuma direktīvu noteikumi (OV C 179, 1.8.2006., 2. lpp.), spriedumu lietā C-324/98, *Teleaustria and Telefonadress/Telekom Austria* (*Recueil* 2000, I-10745. lpp., 60. punkts).

objektīvas, taisnīgas un pārredzamas[45]. Komisija uzskata, ka tieša līgumu slēgšanas tiesību piešķiršana ir pretrunā nediskriminēšanas un pārredzamības principiem, kas iestrādāti regulas 4. pantā. Turklāt ikviena konkursa procedūra, kas ir izstrādāta tā, lai nevajadzīgi ierobežotu potenciālo pretendentu skaitu, neatbilst nediskriminēšanas un pārredzamības principiem.

Turklāt, lai nodrošinātu šo principu ievērošanu, laikposmam no konkursa procedūras sākuma līdz dienai, kad jāsāk sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus, vajadzētu būt piemēroti un pamatoti garam. Komisija uzskata, ka pārāk īsi laikposmi, kas pietiekami labi neatbilst attiecīgā kabotāžas pakalpojuma vajadzībām (piemēram, tirgus apmēram, kvalitātes vai biežuma prasībām), varētu sagādāt priekšrocības vēsturiskajam kuģu īpašniekam, un tas būtu pretrunā vienlīdzīgas attieksmes principam.

Komisija vēlas norādīt arī to, ka no izvēlētās līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas procedūras ir atkarīgs par sabiedrisko pakalpojumu līguma izpildi piešķirtās finansiālās kompensācijas novērtējums, ko veic, ņemot vērā valsts atbalsta noteikumus. Proti, lai šāda kompensācija netiktu atzīta par valsts atbalstu, ir jāievēro četri nosacījumi, kurus Tiesa noteikusi spriedumā *Altmark* lietā[46]. Saskaņā ar ceturto *Altmark* lietas kritēriju piedāvātā kompensācija ir vai nu jānosaka publiskā iepirkuma procedūrā, kas ļauj izvēlēties pretendentu, kurš spēj sniegt attiecīgos pakalpojumus par viszemākajām izmaksām sabiedrībai, vai arī salīdzinošajā novērtēšanā ar tipisku uzņēmumu, kas veiksmīgi darbojas un ir pienācīgi nodrošināts ar vajadzīgajiem līdzekļiem. Komisija uzskata, ka vienkāršākais veids, kā publiskās iestādes var panākt atbilstību ceturtajam *Altmark* lietas kritērijam, ir organizēt atklātu, pārredzamu un nediskriminējošu publiskā iepirkuma procedūru[47]. Ja pārējie nosacījumi, kas noteikti *Altmark* lietā pasludinātajā spriedumā, ir izpildīti, tad šāda procedūra izslēgs arī valsts atbalsta esību[48].

Regulā nav norādīta prasība, ka dalībvalstīm jāpaziņo par katru sabiedrisko pakalpojumu līgumu, ko tās noslēdz. Ja līgumā ir iekļauta sabiedrisko pakalpojumu izmaksu kompensēšana, saskaņā ar valsts atbalsta noteikumiem par to varētu būt jāpaziņo Komisijai iepriekš (sīkāka informācija par šo jautājumu sniegta šā paziņojuma 5.6. punktā). Regulas 9. pantā paredzētais paziņošanas pienākums attiecas tikai uz tiem tiesību aktiem, kuriem ir plašāka darbības joma, piemēram, uz kabotāžas pakalpojumu vispārējo tiesisko regulējumu.

5.5. Piekļuve tirgum un konkurence sabiedrisko pakalpojumu maršrutos

Uzliekot sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, dalībvalstis iejaucas tirgus piekļuves nosacījumos attiecībā uz atsevišķiem maršrutiem, un, ja tas nenotiek nediskriminējošā veidā, tādējādi var tikt kropļota konkurence. Ņemot vērā izvirzīto mērķi (nodrošināt regulārus transporta pakalpojumus uz, no un starp salām), tādu intervenci var uzskatīt par taisnīgu un likumīgu. Jebkādai intervencei attiecībā uz sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām jābūt samērīgai ar izvirzīto mērķi. Pārsniedzot to, kas ir noteikti nepieciešams, tiktu lieki

[45] Sk. arī 66. punktu Komisijas paziņojumā par Eiropas Savienības atbalsta noteikumu piemērošanu kompensācijai, kas piešķirta par vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumu sniegšanu (OV C 8, 11.1.2012., 4. lpp.).

[46] Spriedums lietā C-280/00 *Altmark Trans GmbH* un *Regierungspräsidium Magdeburg /Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH* (“*Altmark*”) (*Recueil* 2003, I-7747. lpp.).

[47] Sk. arī 63.–64. punktu Komisijas paziņojumā par Eiropas Savienības atbalsta noteikumu piemērošanu kompensācijai, kas piešķirta par vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumu sniegšanu (OV C 8, 11.1.2012., 4. lpp.).

[48] Turpat, 65.–68. punkts.

ierobežota brīvība, kura ir būtiska iekšējā tirgus pienācīgai darbībai. Komisija vēlas aplūkot trīs ar šo jautājumu saistītas problēmas.

5.5.1. Ekskluzivitāte

Piešķirot ekskluzivitāti kādam kuģu īpašniekam maršrutā, kuram uzliktas sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, dalībvalstīm parasti iespējams panākt mazāko finansiālo slogu kopienai, taču jūras transporta nozarē tas ierobežo ierasto tirdzniecības brīvību.

Starp šiem diviem principiem būtu jāpanāk taisnīgs līdzsvars.

Pienācīgi pamatotos gadījumos ekskluzivitāti var uzskatīt par vienīgo adekvāto instrumentu, lai apmierinātu pamatvajadzības pēc transporta pakalpojumiem, ja to piešķir uz konkrētu laikposmu un ja tā ir balstīta uz atklātu, taisnīgu un nediskriminējošu Savienības mēroga piešķiršanas procedūru.

Tomēr Komisija uzsver, ka daudzos gadījumos var izmantot pasākumus, kas nav tik ierobežojoši kā ekskluzivitāte, lai izvairītos no tā saucamās *"tirgus krējuma nosmelšanas"* un samazinātu vajadzīgās finansiālās kompensācijas summu. Ja operatoram, kuram atbilstīgi līgumsaistībām visu gadu jāpilda sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, nav piešķirtas ekskluzīvas tiesības, tas var ciest no cita tāda operatora rīcības, kuram nav uzliktas sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības un kurš var darboties tirgū vienīgi gada rentablākajos mēnešos un līdz ar to ievērojami samazināt pirmā operatora ienākumus.

Komisija uzskata, ka paralēli sabiedrisko pakalpojumu līgumam, kas noslēgts ar vienu operatoru, visiem pārējiem operatoriem, kuri darbojas tajā pašā maršrutā, varētu uzlikt nelielas sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības[49]. Piemēram, varētu izveidot nosacījumu, ka ikvienam kuģu īpašniekam, kurš sāk darboties kādā no maršrutiem, uz kuru attiecas spēkā esošs sabiedrisko pakalpojumu līgums par pakalpojumu sniegšanu visu gadu, savi pakalpojumi arī jāsniedz visu gadu.

5.5.2. Sabiedrisko pakalpojumu līgumu darbības laiks

Regulā nav noteikts sabiedrisko pakalpojumu līgumu maksimālais darbības laiks. Tomēr no regulas 1. un 4. panta izriet, ka sabiedrisko pakalpojumu līgumiem būtu jānosaka konkrēts termiņš, lai būtu iespējams veikt regulāru un atklātu tirgus izpēti.

Ja sabiedrisko pakalpojumu līgums ir koncesija, Direktīvas 2014/23/ES par koncesijas līgumu slēgšanas tiesību piešķiršanu 18. pantā ir noteikts, ka gadījumā, ja līgumu darbības laiks pārsniedz piecus gadus, koncesijas maksimālais termiņš *"nepārsniedz laiku, kas koncesionāram varētu būt pamatoti vajadzīgs, lai atgūtu būvju vai pakalpojumu ekspluatācijā ieguldītos līdzekļus un peļņu no ieguldītā kapitāla, ņemot vērā konkrēto līguma mērķu sasniegšanai vajadzīgos ieguldījumus"*.

Lai tirgus intervencē vienmēr ievērotu proporcionalitātes principu, dalībvalstīm būtu jāizvēlas vismazāk kropļojošie līdzekļi – tas attiecas arī uz līgumu darbības laiku –, lai apmierinātu pamatvajadzības pēc jūras transporta. Visiem Savienības kuģu īpašniekiem būtu jādod iespēja pieteikties minētā pakalpojuma sniegšanai (saistībā ar to sk. arī 5.6. punktu).

Komisija 2003. gada skaidrojošajā paziņojumā norādīja, ka ar sabiedrisko pakalpojumu līgumu, kura darbības laiks pārsniedz sešus gadus, proporcionalitātes prasība parasti netiek izpildīta.

[49] Par dalībvalstu iespēju uzlikt sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības paralēli sabiedrisko pakalpojumu līgumam sk. spriedumu lietā C-205/99, 60.–71. punkts.

Tomēr pieredze, kuru Komisija ir guvusi kopš 2003. gada, liecina, ka dažos gadījumos sešu gadu termiņš attur kuģu īpašniekus no piedāvājuma iesniegšanas, jo tie uzskata, ka šis darbības laiks ir pārāk īss, lai atgūtu pakalpojuma sniegšanā ieguldītos līdzekļus. Arī publiskās iestādes apgalvo, ka īstermiņa līgumi var atturēt kuģu īpašniekus no daudz lielāku ieguldījumu veikšanas, tādējādi aizkavējot inovāciju un traucējot pakalpojumu kvalitātes iespējamu uzlabošanos. Vēl būtu jāuzsver, ka noteikts laiks paiet, sagatavojot atlases procedūru, saskaņā ar kuru piešķir jūras kabotāžas sabiedrisko pakalpojumu līgumu slēgšanas tiesības.

Šā iemesla dēļ Komisija uzskata, ka ar sabiedrisko pakalpojumu līgumiem, kuru darbības laiks pārsniedz piecus (ja Koncesiju direktīvas nozīmē attiecīgais līgums ir koncesija) vai sešus gadus, var ievērot proporcionalitātes principu, ja 1) to pamatā ir objektīvi kritēriji, piemēram, vajadzība atgūt ieguldījumus, kas veikti jūras kabotāžas pakalpojumu sniegšanā parastos darbības apstākļos (piem., ieguldījumi kuģos vai infrastruktūrā), 2) un tie neizraisa tirgus norobežošanu.

Neskarot katra gadījuma individuālu analīzi, ņemot vērā Komisijas pieredzi un publisko iestāžu sniegto informāciju, līgumi, kuru maksimālais darbības laiks ir 12 gadi, būtu pamatoti gadījumos, kad jārada iespēja amortizēt jauna vidusmēra prāmja izmaksas, vienlaicīgi nodrošinot tirgus pienācīgu darbību. Komisija uzskata, ka līgumi ar ievērojami garāku darbības laiku (piem., kā rezultātā būtu iespējams pilnībā amortizēt jaunu kuģi un gūt peļņu no ieguldītā kapitāla) varētu ierobežot priekšrocības, ko sniedz konkurences radītais spiediens kabotāžas tirgū[50] (sk. arī 8. iedaļu).

5.5.3. Maršrutu paketes

Bieži vien dalībvalstis vēlas apkopot sabiedriskā transporta maršrutus uz un no dažādām salām vienā maršrutu paketē, lai sekmētu apjomradītus ietaupījumus un piesaistītu operatorus. Maršrutu paketes būtībā nav pretrunā Savienības tiesībām, ja tāda apkopošana nerada diskrimināciju un nepamatotus tirgus kropļojumus.

Piemērotākais paketes apjoms būtu jānosaka, ņemot vērā labāko sinerģiju, kas varētu rasties, apmierinot pamatvajadzības pēc transporta pakalpojumiem.

5.6. Sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību kompensēšanai piešķirtās publiskās subsīdijas

Regulu piemēro vienādi neatkarīgi no tā, vai subsīdijas ir vai nav piešķirtas. Tomēr, piešķirot kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām un līgumiem, tas jādara atbilstīgi Līguma noteikumiem par valsts atbalstu, kā tos interpretējusi Tiesa, un noteikumiem, kuri iekļauti Komisijas instrumentu paketē, kas paredzēta, lai reglamentētu valsts atbalstu par vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumiem (VTNP).

Minētajā paketē ietilpst šādi instrumenti:

(a) paziņojums[51], kurā izskaidrota galvenā koncepcija, uz ko balstās valsts atbalsta noteikumu piemērošana kompensācijai par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu, kā

[50] Tiesas spriedums lietā C-323/03 Eiropas Kopienu Komisija/Spānijas Karaliste (Krājums 2006, I-2161. lpp.), kurā teikts, ka valsts tiesību akts, ar ko, piešķirot administratīvu koncesiju uz divdesmit gadiem, kura ir pagarināma par desmit gadiem, ir noteikts, ka jūras transporta pakalpojumus sniedz tikai viens uzņēmums, ir pakalpojumu sniegšanas brīvības ierobežojums (44. punkts).

[51] Komisijas paziņojums par Eiropas Savienības atbalsta noteikumu piemērošanu kompensācijai, kas piešķirta par vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumu sniegšanu, OV C 8, 11.1.2012., 4. lpp.

arī nosacījumi (tā saucamie *Altmark* lietas[52] kritēriji), kuri nosaka, ka kompensācija par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu nav uzskatāma par valsts atbalstu;

(b) Komisijas regula par *de minimis* atbalstu VTNP sniegšanai[53], kurā noteikts, ka kompensācija par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu, kas jebkurā trīs fiskālo gadu periodā nepārsniedz EUR 500 000, nav uzskatāma par atbalstu, ja ir izpildīti minētajā regulā izklāstītie nosacījumi;

(c) lēmums[54], kurā paredzēti nosacījumi, saskaņā ar kuriem valsts atbalsts, ko piešķir kā kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu, ir saderīgs ar iekšējo tirgu un atbrīvots no paziņošanas prasības;

(d) nostādnes par valsts atbalstu, ko piešķir kā kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu[55], kurās izklāstīti nosacījumi, saskaņā ar kuriem kompensāciju, kam piemēro paziņošanas prasību[56], var atzīt par saderīgu ar LESD 106. panta 2. punktu;

(e) lai sniegtu turpmākas vadlīnijas par VTNP noteikumu piemērošanu, Komisija ir publicējusi arī Rokasgrāmatu par Eiropas Savienības valsts atbalsta, publiskā iepirkuma un iekšējā tirgus noteikumu piemērošanu vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumiem un jo īpaši vispārējas nozīmes sociālajiem pakalpojumiem[57].

5.7. *"Mazās salas"*

Sabiedrisko pakalpojumu līgumu slēgšanas procedūra jūrniecības nozarē var būt ārkārtīgi sarežģīta, runājot par pakalpojumu organizēšanu mazajām salām, kas parasti piesaista tikai vietējos operatorus.

Lai šo īpatnību saskaņotu ar vajadzību ievērot pārredzamības un nediskriminēšanas principus, kurus, pēc Komisijas domām, var īstenot tikai ar atklātām, taisnīgām un nediskriminējošām līgumu slēgšanas tiesību piešķiršanas procedūrām, Komisija uzskata, ka, neskarot attiecīgā gadījumā piemērojamos Savienības iepirkuma un valsts atbalsta noteikumus, saistībā ar mazas salas apkalpošanai atbilstīgā operatora izvēles procedūru varētu izsludināt vienkāršu uzaicinājumu izteikt ieinteresētību un neizsludināt oficiālu konkursu, ja Savienības mērogā

---

[52] Spriedums lietā C-280/00 *Altmark Trans GmbH* un *Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*.

[53] Komisijas 2012. gada 25. aprīļa Regula (ES) Nr. 360/2012 par Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. un 108. panta piemērošanu *de minimis* atbalstam, ko piešķir uzņēmumiem, kuri sniedz pakalpojumus ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi (OV L 114, 26.4.2012., 8. lpp.).

[54] Lēmums par Līguma par Eiropas Savienības darbību 106. panta 2. punkta piemērošanu valsts atbalstam attiecībā uz kompensāciju par sabiedriskajiem pakalpojumiem dažiem uzņēmumiem, kuriem uzticēts sniegt pakalpojumus ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi (OV L 7, 11.1.2012., 3. lpp.).

[55] Komisijas paziņojums – Eiropas Savienības nostādnes par valsts atbalstu, ko piešķir kā kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu, OV C 8, 11.1.2012., 15. lpp.

[56] Ja kompensācija par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu neatbilst *Altmark* lietas kritērijiem, uz to neattiecas VTNP *de minimis* regula un tai nepiemēro lēmumā noteikto atbrīvojumu.

[57] SWD(2013) 53 final/2, pieejams tīmekļa vietnē: http://ec.europa.eu/competition/state_aid/overview/new_guide_eu_rules_procurement_lv.pdf.

tiek sniegts šāds – ļoti viegli organizējams – paziņojums par minēto pakalpojumu. Komisija uzskata, ka līgumi ar ilgāku darbības laiku (12 gadi) varētu būt pieņemami.

Termins "mazas salas" Regulā (EEK) Nr. 3577/92 nav definēts. Šā paziņojuma nolūkiem Komisijas pieredze un jo īpaši tās uzdevumā veikts pētījums[58] liecina, ka ar terminu *"mazas salas"* varētu apzīmēt tādas salas, kurās kopējais pa jūru pārvadāto pasažieru skaits uz salu un no tās gadā sasniedz aptuveni 300 000 vai mazāk. Robežvērtība 300 000 attiecas uz pasažieru skaitu vienā virzienā, t. i., pasažieri, kurš dodas uz salu un no tās, skaita divreiz. Attiecībā uz tālākajiem reģioniem šī robežvērtība attiecas tikai uz pārvadājumiem šajā reģionā (nevis pārvadājumiem starp tālāko salu un kontinentu).

Gan pasažieru, gan preču pārvadājumiem, ko saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu līgumu veic uz *"mazu salu"* un no tās, principā varētu piemērot vienkāršotus noteikumus. Tomēr preču pārvadājumiem, ko parasti var veikt konkurences apstākļos, atbrīvojums būtu vienmēr jāpiemēro tad, kad pastāv risks nepamatoti sakropļot tirgu.

Ja viens operators apkalpo vairākas mazās salas, nosakot, vai attiecīgā robežvērtība ir sasniegta, būtu jāņem vērā šā operatora pārvadāto pasažieru kopējais skaits sabiedrisko pakalpojumu kontekstā.

6. AIZSARDZĪBAS PASĀKUMI

Regulas 5. pantā paredzēts, ka dalībvalsts var lūgt Komisiju noteikt aizsardzības pasākumus, *"ja kabotāžas liberalizācijas dēļ ir radušies nopietni transporta iekšējā tirgus traucējumi"*. Regulas 2. panta 5. punktā noteikts, ka tādus pasākumus drīkst piemērot maksimāli vienu gadu, ja tirgū rodas problēmas, kuras *"varētu radīt nopietnu un potenciāli ilgstošu piedāvājuma pārsvaru pār pieprasījumu, radušās vai pastiprinājušās jūras kabotāžas darbību dēļ un nopietni apdraud ievērojama skaita Kopienas kuģu īpašnieku finansiālo stabilitāti un izdzīvošanu, ja īstermiņa un vidēja termiņa prognozes attiecīgajam tirgum neuzrāda būtiskus un ilgstošus uzlabojumus"*.

Šis noteikums ir piemērots vienu reizi Spānijā, kad regula pirmo reizi stājās spēkā[59].

Būtu jāuzsver, ka atsevišķi gadījumi, kad kuģu īpašnieki konkrētā maršrutā bankrotē, nav pietiekami, lai nodrošinātu šīs klauzulas piemērošanu.

Kabotāžas ziņojumi, kas publicēti kopš regulas stāšanās spēkā, apliecina, ka kabotāžas liberalizācija nav izraisījusi nekādus nopietnus transporta iekšējā tirgus traucējumus. Tā kā lielākā daļa pakalpojumu ir liberalizēti, maz ticams, ka šobrīd tas izraisītu tādus traucējumus.

7. PĀREJAS PASĀKUMI

Regulas 6. pantā izklāstītas vairākas pagaidu atkāpes saistībā ar šīs regulas īstenošanu. Minētajā pantā norādītās atkāpes zaudēja spēku 2004. gadā. Pēc tam, kad Horvātija

---

58 *Study on Small Islands and Estuaries* (2002), *ICF Consulting*.

59 Komisijas 1993. gada 13. jūlija Lēmums 93/396/EEK par Spānijas lūgumu Komisijai piešķirt pagarinājumu aizsardzības pasākumiem saskaņā ar 5. pantu Regulā (EEK) Nr. 3577/92, ar ko piemēro principu, kurš paredz jūras transporta pakalpojumu sniegšanas brīvību dalībvalstīs (jūras kabotāža) (OV L 173, 16.7.1993., 33. lpp.).

2013. gada 1. jūlijā pievienojās ES, tādējādi kļūstot par tās dalībvalsti, regulas 6. pants tika grozīts, lai Horvātijai nodrošinātu dažas pagaidu atkāpes[60].

Saskaņā ar jaunā 6. panta 4. punktu sabiedrisko pakalpojumu līgumus par pārvadājumiem uz un starp Horvātijas salām, kas noslēgti pirms Horvātijas pievienošanās ES dienas, var piemērot līdz 2016. gada 31. decembrim.

Saskaņā ar 6. panta 5. punktu līdz 2014. gada 31. decembrim kruīzu pakalpojumus starp Horvātijas ostām ar kuģiem ar kravnesību, kas mazāka par 650 bruto tonnām, var veikt tikai kuģi, kas ir reģistrēti Horvātijā un peld ar Horvātijas karogu, ko izmanto kuģošanas sabiedrības, kuras veic uzņēmējdarbību saskaņā ar Horvātijas tiesību aktiem un kuru galvenā uzņēmējdarbības vieta ir un faktiskā kontrole tiek īstenota Horvātijā.

Visbeidzot, 6. panta 6. punkts nosaka papildu aizsardzības pasākumus līdz 2014. gada 31. decembrim attiecībā uz kruīzu pakalpojumiem, kurus starp ostām dalībvalstīs, kas nav Horvātija, sniedz Horvātijas kuģi ar kravnesību, kas mazāka par 650 bruto tonnām. Komisija pēc dalībvalstu lūguma 30 dienu laikā var pieņemt lēmumu, ka tādi Horvātijas kuģi nedrīkst sniegt kruīzu pakalpojumus starp ostām dažās teritorijās dalībvalstīs, kas nav Horvātija, ja izrādās, ka minētie pakalpojumi nopietni traucē vai draud nopietni traucēt attiecīgo teritoriju iekšējo transporta tirgu.

Ja pēc 30 darbdienām Komisija nav pieņēmusi lēmumu, attiecīgajai dalībvalstij ir tiesības piemērot aizsardzības pasākumus līdz brīdim, kad Komisija pieņem lēmumu. Ārkārtas gadījumā dalībvalsts var vienpusēji noteikt atbilstīgus pagaidu pasākumus, kuri drīkst palikt spēkā ne ilgāk kā trīs mēnešus. Komisija var šos pasākumus atcelt vai apstiprināt līdz galīga lēmuma pieņemšanai.

8. REGULAS (EK) NR. 1370/2007 PIEMĒROŠANA JŪRAS KABOTĀŽAI

Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1370/2007 par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus, un ar ko atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 1191/69 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 1107/70[61], pieņēma 2007. gada 23. oktobrī. Saskaņā ar tās 1. panta 2. punktu šo regulu piemēro valsts un starptautiskā sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem pa dzelzceļiem un citu tipu pārvadājumiem pa sliežu ceļiem, kā arī autoceļiem. Tajā pašā pantā norādīts, ka "*dalībvalstis var piemērot šo regulu sabiedriskajam pasažieru transportam pa iekšējiem ūdensceļiem un – neskarot Padomes Regulu (EEK) Nr. 3577/92 – arī valsts jūras ūdeņos"*.

Tā kā Regulā (EK) Nr. 1370/2007 nav sniegta termina *"valsts jūras ūdeņi"* definīcija, kā arī šis termins nav definēts nevienā citā Savienības vai starptautiskajā tiesību aktā, Komisija ir saskārusies ar jautājumiem par šīs regulas piemērošanu jūras kabotāžas pakalpojumiem.

Pirmkārt, Komisija vēlas norādīt, ka Regulu (EK) Nr. 1370/2007 sabiedriskajam pasažieru transportam pa valsts jūras ūdeņiem nepiemēro automātiski, bet gan tikai tādos gadījumos, kad kāda dalībvalsts to ir padarījusi nepārprotami piemērojamu.

Otrkārt, lielākā daļa sabiedrisko pakalpojumu līgumu un saistību attiecībā uz jūras kabotāžu aptver gan pasažieru, gan kravu pārvadājumus ar jaukta tipa prāmjiem (kas paredzēti gan

[60] Akts par Horvātijas Republikas pievienošanās nosacījumiem un pielāgojumiem Līgumā par Eiropas Savienību, Līgumā par Eiropas Savienības darbību un Eiropas Atomenerģijas kopienas dibināšanas līgumā, 18. pants un V pielikuma 7. punkta 1. apakšpunkts (OV L 112, 24.4.2012., 21. lpp.).

[61] OV L 315, 3.12.2007., 1. lpp.

pasažieru, gan kravu pārvadāšanai), savukārt Regulu (EK) Nr. 1370/2007 var piemērot tikai sabiedriskajiem pasažieru, nevis kravu pārvadājumiem. Līdz ar to dalībvalstis nevar piemērot Regulu (EK) Nr. 1370/2007 tādiem jauktiem sabiedrisko pakalpojumu līgumiem, kuri ietver kravu pārvadājumus.

Visbeidzot, dalībvalstis var piemērot Regulu (EK) Nr. 1370/2007 sabiedriskajiem pasažieru pārvadājumiem pa valsts jūras ūdeņiem tādā apmērā, kas neskar Regulas (EEK) Nr. 3577/92 piemērošanu. Tādēļ, ja starp šo abu regulu noteikumiem pastāv pretrunas, Regulai (EEK) Nr. 3577/92 būtu jāaizstāj tas Regulas (EK) Nr. 1370/2007 noteikums, kas rada attiecīgās pretrunas. Pēdējais minētais noteikums var papildināt Regulu (EEK) Nr. 3577/92, ja starp tiem nav pretrunu.

Turpmāk īsumā aprakstīti daži Regulas (EK) Nr. 1370/2007 noteikumi, kuri, šķiet, ietekmē Regulas (EEK) Nr. 3577/92 piemērošanu, jo īpaši noteikumi par līguma slēgšanas tiesību tiešu piešķiršanu, ekskluzivitāti un līguma darbības laiku[62]. Šajā novērtējumā par abu regulu vienlaicīgu piemērošanu apskatīti tikai visbiežāk uzdotie jautājumi, kurus Komisija ir saņēmusi kopš Regulas (EK) Nr. 1370/2007 stāšanās spēkā, un tas neaptver visus tās noteikumus detalizētā veidā.

Regulā (EK) Nr. 1370/2007 ir norādīts, ka sabiedrisko pakalpojumu līgumu slēgšanas tiesības jāpiešķir saskaņā ar taisnīgu, atklātu, pārredzamu un nediskriminējošu konkursa procedūru[63]. Tomēr Regulā (EK) Nr. 1370/2007 ir paredzēti daži izņēmumi no šī vispārējā principa, piemēram, 5. panta 4. punktā noteikts, ka kompetentās iestādes var tieši piešķirt tiesības slēgt sabiedriskā pakalpojuma līgumus, kuriem ir maza vērtība, vai mazam un vidējam uzņēmumam, neizsludinot konkursa procedūru. Komisija uzskata, ka tāda līgumu slēgšanas tiesību tieša piešķiršana principā ir pretstatā kuģu īpašnieku nediskriminēšanas principam, kas noteikts Regulas (EEK) Nr. 3577/92 4. panta 1. punkta otrajā teikumā. Tādēļ Komisija uzskata, ka, piemērojot Regulu (EK) Nr. 1370/2007, dalībvalstis nedrīkst piešķirt sabiedrisko pakalpojumu līgumu slēgšanas tiesības attiecībā uz pasažieru transportu pa valsts jūras ūdeņiem, neievērojot procedūru, kas nodrošina atbilstību nediskriminēšanas, pārredzamības un taisnīguma principiem (sk. 5.4. un 5.7. iedaļu par vienkāršotiem noteikumiem "mazo salu" gadījumā).

Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 1370/2007 3. panta 1. punktu un 2. panta f) punktu dalībvalstis var piešķirt operatoram ekskluzīvas tiesības kā atlīdzību par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību izpildi. Saistībā ar to šīs regulas 8. apsvērumā noteikts, ka būtu jāļauj pasažieru transporta tirgiem, kuros ierobežojumi ir atcelti un kuros nav ekskluzīvu tiesību, saglabāt īpatnības un darbības metodes, ciktāl tās nav pretrunā Līguma prasībām. Ekskluzivitāte jūras kabotāžā ir ārkārtas gadījums, jo dalībvalstis principā var pieņemt ne tik ierobežojošus pasākumus, lai apmierinātu vajadzību pēc sabiedriskā transporta pakalpojumiem (sk. šā paziņojuma 5.5.1. punktu). Tādēļ Komisija uzskata, ka dalībvalstis nedrīkst ieviest ekskluzivitāti, kuras pamatā ir Regulas (EK) Nr. 1370/2007 3. panta 1. punkts, attiecībā uz sabiedriskajiem pasažieru pārvadājumiem pa valsts jūras ūdensceļu maršrutiem, uz ko neattiecas ekskluzīvās tiesības saskaņā ar Regulu (EEK) Nr. 3577/92.

---

62 Sk. arī Komisijas Paziņojumu par skaidrojošajām pamatnostādnēm saistībā ar Regulu (EK) Nr. 1370/2007 par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus, OV C 92, 29.3.2014., 1. lpp.

63 Regulas (EK) Nr. 1370/2007 5. panta 3. punkts.

Regulas (EK) Nr. 1370/2007 4. panta 3. punkta pirmajā teikumā teikts, ka sabiedrisko pakalpojumu līgumu maksimālais darbības laiks nav ilgāks par *"desmit gadiem autobusu pakalpojumiem un par 15 gadiem – pasažieru dzelzceļa transporta pakalpojumiem vai citu tipu pārvadājumiem pa sliežu ceļiem"*. Regulā nav sniegta nekāda šā panta piemērošanas kārtība attiecībā uz līgumiem par sabiedriskajiem pasažieru pārvadājumiem pa valsts jūras ūdeņiem. Tā vietā šā paša panta otrajā teikumā ir noteikts, ka to sabiedrisko pakalpojumu līgumu darbības laiks, kuri attiecas uz vairāku tipu transportu, nav ilgāks par 15 gadiem, ja dzelzceļa pārvadājumi vai citu tipu pārvadājumi pa sliežu ceļiem vērtības ziņā ir lielāki par 50 % no attiecīgo pakalpojumu vērtības. Komisija uzskata, ka gadījumā, ja kāda dalībvalsts nolemj piemērot Regulu (EK) Nr. 1370/2007 sabiedriskajiem pasažieru pārvadājumiem pa valsts jūras ūdeņiem, tai būtu jāierobežo to sabiedrisko pakalpojumu līgumu darbības laiks, kuri attiecas uz vairāku tipu transportu, tostarp pa valsts jūras ūdeņiem, līdz ne vairāk kā 15 gadiem, ja ir izpildīti 4. panta 3. punkta otrajā teikumā paredzētie nosacījumi.

Liekas, ka Regulas (EK) Nr. 1370/2007 piemērošana pasažieru pārvadājumiem pa valsts jūras ūdeņiem dažos gadījumos var būt lietderīga, ja šie pakalpojumi ir integrēti plašākā pilsētu, piepilsētu vai reģionālo sabiedrisko pasažieru pārvadājumu tīklā (piem., saistībā ar integrētiem vietējiem transporta pakalpojumiem, kas ietver estuārus vai lagūnu).

Ikreiz, kad kāda dalībvalsts nolemj piemērot šo regulu sabiedriskajiem pasažieru pārvadājumiem pa valsts jūras ūdeņiem, tai būtu jāizvērtē, vai kādi attiecīgie šīs valsts tiesību aktu noteikumi neskar Regulas (EEK) Nr. 3577/92 piemērošanu. Komisija arī vēlētos norādīt, ka atbilstīgi saistībām, kas izriet no Regulas (EEK) Nr. 3577/92 9. panta, dalībvalstīm būtu jāapspriežas ar Komisiju pirms jebkādu pasākumu pieņemšanas attiecībā uz Regulas (EK) Nr. 1370/2007 piemērošanu sabiedriskajiem pasažieru pārvadājumiem pa valsts jūras ūdeņiem[64].

[64] Saistībā ar šo apspriešanās saistību sk. spriedumu lietā C-323/03 Komisija/Spānijas Karaliste (Krājums 2006, I-2161. lpp., 69.–70. punkts).