ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 22.4.2014
COM(2014) 232 final

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

σχετικά με την ερμηνεία του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 του Συμβουλίου για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ)

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

σχετικά με την ερμηνεία του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 του Συμβουλίου για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ)

Σύνοψη

Με βάση την πείρα που έχει αποκτηθεί από την 20ετή πρακτική εφαρμογή του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92, η Επιτροπή αποφάσισε, για λόγους διαφάνειας και ασφάλειας δικαίου, να επικαιροποιήσει και να τροποποιήσει την ερμηνεία των διατάξεων του κανονισμού. Με την παρούσα ανακοίνωση τροποποιούνται και αντικαθίστανται οι προηγούμενες ερμηνευτικές ανακοινώσεις της Επιτροπής του 2003[1] και του 2006[2].

Η παρούσα ανακοίνωση είναι αποκλειστικά ενημερωτική και αποβλέπει στην επεξήγηση του κανονισμού. Στην ανακοίνωση επισημαίνεται με ποιον τρόπο προτίθεται η Επιτροπή να εφαρμόζει τον κανονισμό. Δεν επιδιώκεται ούτε η αναθεώρηση του κανονισμού ούτε ο σφετερισμός των αρμοδιοτήτων του Δικαστηρίου σε θέματα ερμηνείας.

Η παρούσα ανακοίνωση αρχίζει με διευκρίνιση του πεδίου εφαρμογής της ελεύθερης εκτέλεσης δρομολογίων στον κλάδο των θαλάσσιων ενδομεταφορών. Επισημαίνονται οι φορείς που χαίρουν της ελευθερίας αυτής και υπενθυμίζονται ποιες είναι οι γραμμές που καλύπτονται από τον κανονισμό.

Στη συνέχεια, διευκρινίζεται η έκταση των παρεκκλίσεων από την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών που προβλέπονται στον κανονισμό. Οι παρεκκλίσεις αυτές είναι τρεις. Πρώτον, τα κράτη μέλη είναι αρμόδια να καθορίζουν τους κανόνες για την επάνδρωση των πλοίων κάτω των 650 gt και των σκαφών που εκτελούν ενδομεταφορές μεταξύ δύο λιμένων της επικράτειάς τους. Δεύτερον, τα κράτη μέλη δύνανται να επιβάλλουν υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας και να συνάπτουν συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας προκειμένου να διασφαλίζονται επαρκή και τακτικά δρομολόγια από, προς και μεταξύ νησιών. Τέλος, τα κράτη μέλη μπορούν να ζητήσουν από την Επιτροπή να θεσπίσει μέτρα διασφάλισης για την αντιμετώπιση σοβαρών διαταραχών της εσωτερικής αγοράς.

Στην ανακοίνωση παρέχεται επίσης επισκόπηση των μεταβατικών μέτρων για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού στην Κροατία μετά την προσχώρησή της στην Ένωση.

Τέλος, η ανακοίνωση περιλαμβάνει κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές και την κατάργηση των

[1] Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών - Ερμηνεία του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 3577/92 του Συμβουλίου για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ) της 22.12.2003, COM(2003)595.

[2] Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών με την οποία επικαιροποιείται και διορθώνεται η ανακοίνωση για την ερμηνεία του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 3577/92 του Συμβουλίου για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ) της 11.5.2006, COM(2006)196.

κανονισμών του Συμβουλίου (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 και (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70[3], στις θαλάσσιες ενδομεταφορές.

[3] ΕΕ L 315 της 3.12.2007, σ. 1.

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 του Συμβουλίου (στο εξής ο «*κανονισμός*») για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ)[4], ο οποίος θεσπίστηκε όταν δημιουργήθηκε η εσωτερική αγορά, είναι πλέον άνω των είκοσι ετών. Από την 1η Ιανουαρίου 1993, οπότε και τέθηκε σε ισχύ, η ελευθέρωση των θαλάσσιων ενδομεταφορών προχωρά σταδιακά.

Από το 1993 και μετά, η Επιτροπή δημοσίευσε πολλές εκθέσεις για την οικονομική και νομική πρόοδο της εν λόγω ελευθέρωσης[5]. Επίσης, με τις ερμηνευτικές της ανακοινώσεις του 2003 και του 2006 επικεντρώθηκε στα προβλήματα ερμηνείας που προκύπτουν από τον κανονισμό.

Στην πέμπτη έκθεση για την εφαρμογή του κανονισμού[6] υπογραμμίζεται η ανάγκη για περαιτέρω επικαιροποίηση και διευκρινίζονται ορισμένες πτυχές των κατευθυντήριων γραμμών της Επιτροπής σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού αυτού.

Στην παρούσα ανακοίνωση επικαιροποιούνται και τροποποιούνται οι προηγούμενες κατευθυντήριες γραμμές, ώστε να ευθυγραμμιστούν με την πρόσφατη ενωσιακή νομοθεσία και τη νομολογία του Δικαστηρίου και να αποτυπωθούν καλύτερα οι μεταβολές στην ερμηνεία που δίνει η Επιτροπή σε ορισμένες διατάξεις του κανονισμού, και συγκεκριμένα στις διατάξεις σχετικά με την επάνδρωση (σημείο 4 της παρούσας ανακοίνωσης) και τη διάρκεια των συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας (σημείο 5.5.2 και ενότητα 5.7 της παρούσας ανακοίνωσης).

Στην παρούσα ανακοίνωση παρουσιάζεται απλώς η ερμηνεία του κανονισμού από την Επιτροπή μόνο για ενημερωτικούς σκοπούς. Δεν επιδιώκεται η αναθεώρηση του κανονισμού ή ο σφετερισμός των αρμοδιοτήτων του Δικαστηρίου σε ζητήματα ερμηνείας, ούτε προδικάζεται η εφαρμογή των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις.

2. ΤΟ ΑΝΟΙΓΜΑ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΕΝΔΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

2.1. Ελεύθερη εκτέλεση θαλάσσιων ενδομεταφορών

Με το άρθρο 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 ελευθερώνονται οι θαλάσσιες ενδομεταφορές στις χώρες στις οποίες ο συγκεκριμένος οικονομικός τομέας αποτελούσε αποκλειστικότητα των υπηκόων των εν λόγω κρατών. Η ελευθερία εκτέλεσης δρομολογίων μεταξύ δύο λιμένων του ίδιου κράτους μέλους διασφαλίζεται για όλους τους πλοιοκτήτες της Ένωσης[7].

Τα κράτη μέλη μπορούν να θέσουν περιορισμούς στη συγκεκριμένη ελευθερία, μόνο σε δεόντως δικαιολογημένες περιπτώσεις. Για τον λόγο αυτόν, τα κράτη μέλη έχουν τη δυνατότητα να μην καθιερώνουν συστήματα προηγούμενης άδειας μόνον εάν τα εν λόγω συστήματα 1) δικαιολογούνται από επιτακτικές ανάγκες δημόσιου συμφέροντος (π.χ. ασφάλεια των πλοίων και διατήρηση της τάξης στον λιμένα), 2) είναι απαραίτητα και αναλογικά προς τον σκοπό που επιδιώκεται και 3) βασίζονται σε αντικειμενικά κριτήρια, τα

[4] ΕΕ L 364 της 12.12.1992, σ. 7.
[5] COM(95)383, COM(97)296, COM(2000)99, COM(2002)203.
[6] COM(2014)231.
[7] Για τους φορείς που έχουν δικαίωμα ελεύθερης παροχής υπηρεσιών, βλέπε σημείο 2.2.

οποία δεν εισάγουν διακρίσεις και είναι εκ των προτέρων γνωστά στους ενδιαφερόμενους πλοιοκτήτες[8].

Τα κράτη μέλη οφείλουν να αποδεικνύουν ότι πληρούνται όλες οι ανωτέρω προϋποθέσεις πριν προχωρήσουν στην καθιέρωση συστημάτων που θίγουν την άσκηση της ελεύθερης εκτέλεσης θαλάσσιων ενδομεταφορών από τους φορείς που εμπίπτουν στον κανονισμό[9].

Ωστόσο, η Επιτροπή θεωρεί ότι για την παρακολούθηση της αγοράς θαλάσσιων ενδομεταφορών τα κράτη μέλη έχουν τη δυνατότητα να ζητήσουν από τους πλοιοκτήτες να τους κοινοποιήσουν προηγουμένως πληροφορίες σχετικά με τις γραμμές που σκοπεύουν να εκτελούν. Με τις πληροφορίες αυτές, τα κράτη μέλη έχουν τη δυνατότητα να αξιολογούν καλύτερα τις πραγματικές μεταφορικές ανάγκες.

Τέλος, η Επιτροπή εκτιμά ότι τα κράτη μέλη δεν μπορούν να απαιτούν από τις εταιρείες να διαθέτουν εκπρόσωπο στην επικράτειά τους.

2.2. Οι φορείς που έχουν δικαίωμα ελεύθερης εκτέλεσης ενδομεταφορών

Στο άρθρο 1 του κανονισμού ορίζονται οι φορείς για τους οποίους ισχύει η ελεύθερη εκτέλεση θαλάσσιων ενδομεταφορών. Πρόκειται για τους «*πλοιοκτήτες της Κοινότητας*» (1), των οποίων τα σκάφη είναι νηολογημένα σε κράτος μέλος και φέρουν τη σημαία του (2), υπό τον όρο ότι τα σκάφη αυτά πληρούν όλες τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για να εκτελούν ενδομεταφορές στο εν λόγω κράτος μέλος (3).

Οι ανωτέρω προϋποθέσεις που επιβάλλονται από τον κανονισμό, πρέπει να εξεταστούν πιο προσεκτικά. Προκύπτει επίσης το ζήτημα του ανοίγματος της αγοράς στα πλοία που δεν πληρούν τις προϋποθέσεις που προαναφέρονται.

2.2.1. Η έννοια του «πλοιοκτήτη της Κοινότητας»

Στο άρθρο 2 παράγραφος 2 του κανονισμού οι «*πλοιοκτήτες της Κοινότητας*» διακρίνονται σε τρεις κατηγορίες:

> *«α) οι υπήκοοι κρατών μελών που είναι εγκατεστημένοι σε κράτος μέλος σύμφωνα με τη νομοθεσία του και ασκούν ναυτιλιακές δραστηριότητες·*
>
> *β) οι ναυτιλιακές εταιρείες που είναι εγκατεστημένες σύμφωνα με τη νομοθεσία κράτους μέλους και των οποίων ο κύριος τόπος επαγγελματικής δραστηριότητας βρίσκεται, και ο πραγματικός έλεγχος ασκείται, σε κράτος μέλος· ή*
>
> *γ) οι υπήκοοι κράτους μέλους που είναι εγκατεστημένοι εκτός Κοινότητας ή οι ναυτιλιακές εταιρείες που είναι εγκατεστημένες εκτός Κοινότητας οι οποίες ελέγχονται από υπηκόους κράτους μέλους, υπό την προϋπόθεση ότι τα σκάφη τους είναι νηολογημένα σε κράτος μέλος και φέρουν τη σημαία του, σύμφωνα με τη νομοθεσία του.»*

Το ζήτημα που έχει προκαλέσει τα περισσότερα ερωτήματα είναι ο ορισμός της έννοιας του «*ελέγχου*» που προβλέπει ο κανονισμός για τις δύο από τις τρεις κατηγορίες «*πλοιοκτητών της Κοινότητας*».

Βάσει του κανονισμού, μεταξύ των «*πλοιοκτητών της Κοινότητας*» συγκαταλέγονται και «*οι ναυτιλιακές εταιρείες που είναι εγκατεστημένες σύμφωνα με τη νομοθεσία κράτους μέλους και των οποίων ο κύριος τόπος επαγγελματικής δραστηριότητας βρίσκεται, και ο πραγματικός έλεγχος ασκείται, σε κράτος μέλος*» (άρθρο 2 παράγραφος 2 στοιχείο β)). Η Επιτροπή εκτιμά

---

[8] Συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-128/10 και C-129/10, *Ναυτιλιακή Εταιρεία Θάσου* (Συλλογή 2011, σ. I-1887, σκέψεις 43 και επ.)

[9] Βλέπε επίσης ενότητες 4 - 6 της παρούσας ανακοίνωσης.

ότι η έννοια «*πραγματικός έλεγχος σε κράτος μέλος*» σημαίνει, εν προκειμένω, ότι οι καθοριστικές αποφάσεις λαμβάνονται, και η καθημερινή διαχείριση εκτελείται, από κάποιο σημείο της επικράτειας της Ένωσης και ότι οι συνεδριάσεις του διοικητικού συμβουλίου πραγματοποιούνται στο εσωτερικό της επικράτειας της Ένωσης.

Στους «*πλοιοκτήτες της Κοινότητας*» συγκαταλέγονται επίσης, «*οι υπήκοοι κράτους μέλους που είναι εγκατεστημένοι εκτός Κοινότητας ή οι ναυτιλιακές εταιρείες που είναι εγκατεστημένες εκτός Κοινότητας οι οποίες ελέγχονται από υπηκόους κράτους μέλους, υπό την προϋπόθεση ότι τα σκάφη τους είναι νηολογημένα σε κράτος μέλος και φέρουν τη σημαία του, σύμφωνα με τη νομοθεσία του*» (άρθρο 2 σημείο 2 στοιχείο γ)). Η Επιτροπή θεωρεί ότι η έννοια του «*ελέγχου από υπηκόους κράτους μέλους*» που αναφέρεται στο παρόν άρθρο σημαίνει ότι οι υπήκοοι της Ένωσης έχουν τη δυνατότητα να ασκούν καθοριστική επιρροή στη ναυτιλιακή εταιρεία: παραδείγματος χάρη, εάν υπήκοοι της Ένωσης κατέχουν την πλειονότητα των κεφαλαίων της εταιρείας ή την πλειονότητα των δικαιωμάτων ψήφου ή αν οι υπήκοοι της Ένωσης μπορούν να διορίζουν περισσότερα από τα μισά μέλη του οργάνου διοίκησης, διεύθυνσης ή εποπτείας της εταιρείας[10].

2.2.2. Οι προϋποθέσεις νηολόγησης σε κράτος μέλος και πρόσβασης στις εθνικές ενδομεταφορές

Ο κανονισμός δεν περιλαμβάνει κατάλογο με τα νηολόγια των κρατών μελών για τα οποία πληρούνται οι προϋποθέσεις νηολόγησης και πρόσβασης στις εθνικές ενδομεταφορές. Ένας τέτοιος κατάλογος άλλωστε θα άλλαζε συνεχώς με την πάροδο του χρόνου.

Για να ισχύουν οι προϋποθέσεις της νηολόγησης σε κάποιο κράτος μέλος, το εν λόγω νηολόγιο πρέπει να βρίσκεται σε επικράτεια στην οποία εφαρμόζεται η Συνθήκη και οι νόμοι που απορρέουν από αυτή. Ως εκ τούτου, ο κανονισμός δεν ισχύει για τα πλοία που είναι νηολογημένα στα νηολόγια των ολλανδικών Αντιλλών, της νήσου του Μαν, των Βερμούδων και των νήσων Κάιμαν[11].

Αντίθετα, ο κανονισμός ισχύει για τα πλοία που είναι νηολογημένα στο Γιβραλτάρ, διότι η Συνθήκη εφαρμόζεται στο έδαφος αυτό[12]. Πλοία που έχουν νηολογηθεί στο Γιβραλτάρ επιτρέπεται να εκτελούν θαλάσσιες ενδομεταφορές με τους ίδιους ακριβώς όρους με τους οποίους δραστηριοποιείται κάθε πλοίο που έχει νηολογηθεί σε κράτος μέλος.

Ο κανονισμός άλλωστε προβλέπει ότι για να δικαιούται ένα πλοίο ενός συγκεκριμένου κράτους μέλους να εκτελεί ενδομεταφορές σε κάποιο άλλο κράτος μέλος, πρέπει καταρχάς να πληροί όλες τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για να εκτελεί ενδομεταφορές στο κράτος μέλος στο οποίο είναι νηολογημένο. Η απαίτηση αυτή ισχύει επίσης για τα σκάφη που είναι νηολογημένα σε περίκλειστα κράτη και φέρουν τη σημαία τους.

Έτσι, τα πλοία που δεν έχουν πρόσβαση σε εθνικές θαλάσσιες ενδομεταφορές δεν δικαιούνται να έχουν πρόσβαση ούτε στις αγορές των άλλων κρατών μελών. Ομοίως, τα πλοία που έχουν πρόσβαση υπό όρους στις εθνικές αγορές μπορούν να υπόκεινται σε παρόμοιους όρους αν υπάρχει πρόθεση να εκτελέσουν δρομολόγια σε άλλο κράτος μέλος. Παραδείγματος χάρη, αν η νηολόγηση ενός πλοίου στο δεύτερο νηολόγιο Χ ενός κράτους μέλους υπόκειται στον όρο της εκτέλεσης διεθνών δρομολογίων τουλάχιστον έξι μήνες τον

---

10 Για περισσότερες πληροφορίες βλέπε επίσης την κωδικοποιημένη ανακοίνωση της Επιτροπής για θέματα δικαιοδοσίας βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 139/2004 για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων μεταξύ επιχειρήσεων (2008/C 95/01), ΕΕ C 95 της 16.4.2008, σ. 1

11 Τα περισσότερα από αυτά τα εδάφη αποτελούν τμήμα των υπερπόντιων χωρών και εδαφών που υπόκεινται, σύμφωνα με το άρθρο 355 της Συνθήκης, σε ειδικό καθεστώς σύνδεσης με τα κράτη μέλη.

12 Στο άρθρο 355 παράγραφος 3 της Συνθήκης ορίζεται ότι «*οι διατάξεις της παρούσας Συνθήκης εφαρμόζονται στα ευρωπαϊκά εδάφη, για τις εξωτερικές σχέσεις των οποίων υπεύθυνο είναι ένα κράτος μέλος*».

χρόνο, για το πλοίο που νηολογείται σε αυτό το νηολόγιο Χ δεν θα υπάρχει η δυνατότητα να ζητηθεί μεγαλύτερη πρόσβαση σε θαλάσσιες ενδομεταφορές άλλων κρατών μελών (δεν θα υφίσταται το δικαίωμα εκτέλεσης τακτικών δρομολογίων καθ' όλη τη διάρκεια του έτους).

2.3. Άνοιγμα της αγοράς για τα πλοία που δεν εμπίπτουν στον κανονισμό

Πολλά κράτη μέλη έχουν ελευθερώσει την αγορά τους πέραν των απαιτήσεων του κανονισμού, είτε καθολικά, είτε μέσω της χορήγησης απαλλαγών και μεμονωμένων αδειών. Ορισμένα κράτη μέλη που εφαρμόζουν την επονομαζόμενη *πολιτική «ανοικτών ακτών»* επιτρέπουν σε σκάφη που είναι νηολογημένα σε τρίτο κράτος και φέρουν τη σημαία του, να προσφέρουν θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ των λιμένων που βρίσκονται στην επικράτειά τους. Επίσης, ορισμένα κράτη μέλη προβλέπουν μεμονωμένες άδειες εκτέλεσης θαλάσσιων ενδομεταφορών από σκάφη για τα οποία δεν ισχύει ο κανονισμός ή προβλέπουν γενικές παρεκκλίσεις από τις απαιτήσεις που ορίζει ο κανονισμός για σκάφη που είναι νηολογημένα σε τρίτο κράτος και φέρουν τη σημαία του όταν δεν υπάρχουν διαθέσιμα σκάφη νηολογημένα σε κράτος μέλος της Ένωσης[13]. Οι πρακτικές αυτές δεν παραβιάζουν τη νομοθεσία της Ένωσης.

3. ΤΟ ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ (ΕΟΚ) ΑΡΙΘ. 3577/92

Στο άρθρο 2 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 αναφέρεται ότι ο κανονισμός ισχύει για τις υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών (θαλάσσια μεταφορά επιβατών ή εμπορευμάτων) που εκτελούνται στο εσωτερικό ενός κράτους μέλους. Στη συνέχεια παρατίθεται ενδεικτικός κατάλογος των λοιπών ενδομεταφορών που καλύπτονται από τον κανονισμό.

Σύμφωνα με το Δικαστήριο, παρά το γεγονός ότι ο κατάλογος άρθρο 2 παράγραφος 1 του κανονισμού δεν είναι εξαντλητικός, στο πεδίο εφαρμογής του εμπίπτουν οι μεταφορές που, αφενός, παρέχονται κατά κανόνα έναντι αμοιβής και, αφετέρου, έχουν ως αντικείμενο (όπως προκύπτει από τα βασικά χαρακτηριστικά των διαλαμβανόμενων στη διάταξη αυτή παραδειγμάτων θαλάσσιων ενδομεταφορών) τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών ή εμπορευμάτων μεταξύ δύο σημείων του εδάφους ενός και μόνο κράτους μέλους[14].

Από τη στιγμή που τέθηκε σε ισχύ ο κανονισμός, έχουν προκύψει τέσσερα βασικά ερωτήματα σχετικά με το άρθρο 2 παράγραφος 1. Τι σημαίνει «*θαλάσσια μεταφορά*» και «*μεταξύ λιμένων*»; Εμπίπτουν τα σκάφη αναψυχής στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού; Εμπίπτει το σκέλος της ενδομεταφοράς μιας διεθνούς κρουαζιέρας στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού; Οι μεταφορές τροφοδότησης (feeder) πρέπει να θεωρούνται ως ενδομεταφορά ή διεθνής μεταφορά; Καθένα από τα ερωτήματα αυτά εξετάζεται χωριστά στη συνέχεια.

3.1. Ορισμός της «θαλάσσιας μεταφοράς μεταξύ λιμένων»

Στον κανονισμό δεν ορίζεται η έννοια της «*θαλάσσιας μεταφοράς*». Σύμφωνα με το Δικαστήριο, για την ερμηνεία της συγκεκριμένης έννοιας, πρέπει να ληφθεί υπόψη ο σκοπός του κανονισμού αυτού, ήτοι η εφαρμογή της ελεύθερης εκτέλεσης θαλάσσιων ενδομεταφορών υπό τους όρους και με την επιφύλαξη των εξαιρέσεων που προβλέπει ο κανονισμός[15].

---

[13] Για επισκόπηση των εθνικών καθεστώτων που διέπουν τις θαλάσσιες ενδομεταφορές, βλέπε τον πίνακα 3 του εγγράφου εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής το οποίο συνοδεύει την πέμπτη έκθεση για την εφαρμογή του κανονισμού η οποία αναφέρεται στην υποσημείωση 6.

[14] Υπόθεση C-251/04, *Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων κατά Ελληνικής Δημοκρατίας* (Συλλογή 2007, σ. I-67, σκέψεις 28-29).

[15] Υπόθεση C-323/03, *Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων κατά Βασιλείου της Ισπανίας* (Συλλογή 2006, σ. I-2161, σκέψη 24).

Αντίστοιχα, η διάκριση μεταξύ «*εσωτερικών υδάτων*» και «*χωρικών υδάτων*» σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο (Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας, της 10ης Δεκεμβρίου 1982, «*Σύμβαση του Montego Bay*») θεωρήθηκε από το Δικαστήριο ότι προβάλλεται αλυσιτελώς για τον σκοπό του ορισμού της «*θάλασσας*» στο πλαίσιο του κανονισμού[16]. Κατά συνέπεια, η έννοια «*θαλάσσια μεταφορά*» πρέπει να περιλαμβάνει και τις μεταφορές που εκτελούνται στα θαλάσσια ύδατα της γραμμής βάσεως των χωρικών υδάτων προς την πλευρά της ξηράς («*εσωτερικά ύδατα*»), την οποία τα κράτη μπορούν να χαράσσουν δυνάμει της εν λόγω Σύμβασης.

Ως εκ τούτου, σύμφωνα με τις προτάσεις του γενικού εισαγγελέα[17], η Επιτροπή θεωρεί ότι για τον σκοπό της εφαρμογής του κανονισμού, ως «*θαλάσσια μεταφορά*» πρέπει να νοούνται όχι μόνο οι ενδομεταφορές που εκτελούνται μέσω της ανοικτής θάλασσας αλλά και οι ενδομεταφορές εντός θαλασσίων ζωνών όπως κόλποι, εκβολές ποταμών[18], φιόρδ και οι σχηματιζόμενοι στις εκβολές ποταμών όρμοι.

Σύμφωνα με την πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, στην έννοια του «*λιμένα*» εμπίπτουν οι υποδομές, ακόμη και μικρής κλίμακας, οι οποίες καθιστούν δυνατή, στο πλαίσιο της θαλάσσιας μεταφοράς, τη φορτοεκφόρτωση εμπορευμάτων και την επιβίβαση και αποβίβαση επιβατών[19]. Ως εκ τούτου, οποιαδήποτε υποδομή, ακόμα και αν δεν είναι μόνιμη, η οποία εξυπηρετεί τους σκοπούς της θαλάσσιας μεταφοράς επιτρέποντας τη φορτοεκφόρτωση εμπορευμάτων και την επιβίβαση ή αποβίβαση επιβατών, εμπίπτει στον συγκεκριμένο ορισμό.

Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η θαλάσσια μεταφορά επιβατών με πλοία υπόκειται στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92, ακόμη και όταν το δρομολόγιο πραγματοποιείται εντός ενός μόνο «*συστήματος λιμένων*», όπως αυτό ορίζεται στη νομοθεσία του οικείου κράτους μέλους (π.χ. ο θαλάσσιος διάπλους εκβολής ποταμού)[20]. Ομοίως, η επ'αμοιβή θαλάσσια μεταφορά επιβατών με πλοία για τουριστικούς σκοπούς, η οποία αρχίζει και τερματίζεται στον ίδιο λιμένα με τους ίδιους επιβάτες, καλύπτεται από τον κανονισμό, εφόσον το δρομολόγιο εκτελείται έναντι αμοιβής και εξυπηρετεί τον σκοπό της θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών στην επικράτεια ενός μόνο κράτους μέλους.

3.2. Σκάφη αναψυχής

Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 καλύπτει μόνο τις θαλάσσιες μεταφορές «*που παρέχονται κατά κανόνα έναντι αμοιβής*». Συνεπώς, οι περισσότερες δραστηριότητες που αφορούν τα σκάφη αναψυχής δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του.

3.3. Κρουαζιέρες

Οι κρουαζιέρες εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 όταν εκτελούνται στο εσωτερικό ενός κράτους μέλους (βλέπε άρθρο 3 παράγραφος 1 και άρθρο 6 παράγραφος 1 του κανονισμού[21]). Το ζήτημα είναι εάν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού εμπίπτει και το σκέλος της θαλάσσιας ενδομεταφοράς που περιλαμβάνεται σε διεθνή κρουαζιέρα.

---

16 Όπ. π., σκέψη 25.

17 Προτάσεις του γενικού εισαγγελέα Tizzano της 10ης Νοεμβρίου 2005 στο πλαίσιο της προαναφερθείσας υπόθεσης C-323/03.

18 Κοιλάδα ποταμού κατακλυζόμενη από τη θάλασσα.

19 Υπόθεση C-323/03, *Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων κατά Βασιλείου της Ισπανίας* (Συλλογή 2006, σ. I-2161, σκέψη 33).

20 Όπ. π. σκέψη 34.

21 Υπόθεση C-17/13 *Alpina River Cruises*, δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη.

Η Επιτροπή είναι της άποψης ότι ο κανονισμός ισχύει μόνο όταν οι επιβάτες επιβιβάζονται και αποβιβάζονται στο κράτος μέλος στο οποίο πραγματοποιείται το σκέλος της ενδομεταφοράς.

Κρουαζιέρα που αρχίζει σε κράτος μέλος Χ ή σε τρίτη χώρα, τερματίζεται σε τρίτη χώρα ή σε κράτος μέλος Χ και καταπλέει σε λιμένες κράτους μέλους Υ δεν εμπίπτει στο πεδίο του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 εάν δεν επιβιβάζονται ή αποβιβάζονται επιβάτες στους λιμένες του κράτους μέλους Υ. Σε αυτή την περίπτωση, εφαρμόζεται ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 4055/86 του Συμβουλίου, της 22ας Δεκεμβρίου 1986, για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ κρατών μελών και μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών[22].

3.4. Μεταφορές τροφοδότησης (feeder)

Ως μεταφορές τροφοδότησης (γνωστές και ως μεταφορές μεταφόρτωσης διεθνών φορτίων) νοούνται οι υπηρεσίες κατά τις οποίες ένας μεταφορέας εκφορτώνει εμπορεύματα από πλοίο που έχει αποπλεύσει από κάποιο σημείο αναχώρησης, προκειμένου να μεταφορτωθούν τα ίδια εμπορεύματα σε άλλο πλοίο το οποίο συνεχίζει το δρομολόγιο προς τον λιμένα προορισμού. Η γραμμή εκτελείται συνήθως με φορτωτική. Προκύπτει το ερώτημα εάν αυτές οι μεταφορές πρέπει να θεωρούνται διεθνείς μεταφορές που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4055/86 (ο οποίος δεν επιβάλλει καμία απαίτηση όσον αφορά τη σημαία) ή ως ενδομεταφορές που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 (στον οποίον υπάρχει απαίτηση σχετικά με τη σημαία).

Όταν η τροφοδότηση συνίσταται στη μεταφορά ενός φορτίου –πριν ή μετά το ταξίδι προς άλλο κράτος– μεταξύ δύο λιμένων του ίδιου κράτους μέλους Χ και το φορτίο α) έχει προορισμό κράτος μέλος Υ ή τρίτη χώρα ή β) προέρχεται από κράτος μέλος Υ ή τρίτη χώρα, το κράτος μέλος Χ μπορεί να ορίσει ότι οι συγκεκριμένες μεταφοράς τροφοδότησης εκτελούνται μόνο από σκάφη που φέρουν σημαία κράτους μέλους της Ένωσης. Για την ακρίβεια, σε όλα τα κράτη μέλη στα οποία οι ενδομεταφορές επιτρέπονται μόνο στα κράτη που φέρουν σημαία χώρας μέλους της Ένωσης σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92, οι μεταφορές τροφοδότησης θεωρούνται ενδομεταφορές (με τις εξαιρέσεις της Γαλλίας[23] και της Πορτογαλίας), σε αντίθεση με τα υπόλοιπα κράτη μέλη στα οποία η εκτέλεση μεταφορών τροφοδότησης είναι ελεύθερη.

Πρέπει πάντως να σημειωθεί ότι, όταν επιτρέπεται σε μια εταιρεία να εκτελεί μεταφορές τροφοδότησης για τη μεταφορά διεθνών φορτίων πριν ή μετά την εκτέλεση διεθνούς δρομολογίου, υπάρχουν περιθώρια μείωσης του κόστους μεταφοράς και αύξησης της αποδοτικότητας των εκτελούμενων μεταφορών. Για τον λόγο αυτόν, ορισμένες πτυχές των μεταφορών τροφοδότησης αποτελούν ολοένα και συχνότερα αντικείμενο διαπραγματεύσεων κατά τις συνομιλίες για τη σύναψη εμπορικών συμφωνιών. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή υποστηρίζει ότι το ζήτημα αυτό πρέπει να εξεταστεί περαιτέρω σε συνεργασία με τα κράτη μέλη.

4. ΚΑΝΟΝΕΣ ΕΠΑΝΔΡΩΣΗΣ

Τα ζητήματα επάνδρωσης υπάγονταν ανέκαθεν στην αρμοδιότητα του κράτους της σημαίας. Οι κανόνες είναι πολύ διαφορετικοί ανάλογα με τα νηολόγια. Παραδείγματος χάρη, ορισμένα κράτη μέλη επιβάλλουν αυστηρούς όρους σε σχέση με την εθνικότητα, με βάση τους οποίους απαιτείται όλα τα μέλη του πληρώματος να είναι υπήκοοι της Ένωσης. Σε άλλα κράτη μέλη

[22] ΕΕ L 378 της 31.12.1986, σ. 1.

[23] Διοικητική εγκύκλιος της 9ης Φεβρουαρίου 2007 σχετικά με την ερμηνεία του άρθρου 257 του γαλλικού τελωνειακού κώδικα.

ορίζεται ως υποχρέωση οι θέσεις του πλοιάρχου και του υποπλοιάρχου να καταλαμβάνονται από υπηκόους της Ένωσης. Οι διαφορετικές αυτές απαιτήσεις σε σχέση με την υπηκοότητα μεθερμηνεύονται σε σημαντικές διαφορές κόστους από το ένα νηολόγιο στο άλλο.

Για να αποφεύγεται στρέβλωση του ανταγωνισμού στα πιο ευαίσθητα δρομολόγια, το άρθρο 3 του κανονισμού προβλέπει ότι τα κράτη μέλη «*υποδοχής*» μπορούν να επιβάλλουν τους δικούς τους κανόνες επάνδρωσης στα πλοία που εκτελούν θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ νησιωτικών λιμένων. Τα κράτη μέλη υποδοχής μπορούν επίσης να ορίσουν τους κανόνες επάνδρωσης για τα μικρά πλοία (πλοία κάτω των 650 gt). Στην πράξη, έξι κράτη μέλη επέλεξαν να χρησιμοποιήσουν τις συγκεκριμένες διατάξεις του κανονισμού.

Ωστόσο, προκειμένου να μην καταστεί κενή περιεχομένου η αρχή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών, ο κανονισμός προβλέπει ότι οι κανόνες του κράτους μέλους της σημαίας θα εξακολουθήσουν να εφαρμόζονται στα εμπορικά σκάφη μεγαλύτερα των 650 gt τα οποία εκτελούν θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων σε νησιά, όταν το σχετικό ταξίδι προηγείται ή έπεται ταξιδίου προς ή από άλλο κράτος («*διαδοχικές θαλάσσιες ενδομεταφορές*»).

Από τις διατάξεις αυτές προκύπτουν δύο διαφορετικά ερωτήματα σχετικά με την έκταση των αρμοδιοτήτων του κράτους υποδοχής.

Το πρώτο αφορά το περιεχόμενο των κανόνων επάνδρωσης που εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους υποδοχής και το δεύτερο τα όρια μεταξύ των αρμοδιοτήτων του κράτους υποδοχής και των αρμοδιοτήτων του κράτους της σημαίας στις διαδοχικές θαλάσσιες ενδομεταφορές.

Έχει επίσης τεθεί το ερώτημα εάν ισχύουν οι κανόνες του κράτους της σημαίας ή οι κανόνες του κράτους υποδοχής στα κρουαζιερόπλοια που πραγματοποιούν θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ νησιωτικών λιμένων. Το Δικαστήριο έχει επιβεβαιώσει την ερμηνεία της Επιτροπής, διότι όρισε ότι για τα κρουαζιερόπλοια άνω των 650 gt, οι κανόνες επάνδρωσης συνιστούν αρμοδιότητα του κράτους της σημαίας, ανεξάρτητα από το εάν το κρουαζιερόπλοιο εκτελεί θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων σε νησιά ή μεταξύ ηπειρωτικών λιμένων[24]. Το κράτος υποδοχής δεν δικαιούται να εφαρμόσει την εθνική νομοθεσία σε σχέση με την επάνδρωση των κρουαζιερόπλοιων που είναι άνω των 650 gt. Έχει τη δυνατότητα να εφαρμόσει την εθνική νομοθεσία μόνο στα κρουαζιερόπλοια κάτω των 650 gt.

4.1. Το περιεχόμενο των κανόνων επάνδρωσης που δύναται να επιβάλει το κράτος υποδοχής

Στον κανονισμό δεν διευκρινίζεται ποια «*ζητήματα επάνδρωσης*» εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους υποδοχής. Σύμφωνα με ορισμένους, η αρμοδιότητα του κράτους υποδοχής είναι απεριόριστη (ο κανονισμός αφορά «*το σύνολο*» των κανόνων επάνδρωσης). Η Επιτροπή ακολουθεί μια πιο περιοριστική προσέγγιση. Εκτιμά ότι η αρμοδιότητα του κράτους υποδοχής πρέπει να είναι περιορισμένη ώστε να διαφυλάσσεται η αρχή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών από την οποία παρεκκλίνει η συγκεκριμένη αρμοδιότητα.

Η Επιτροπή κρίνει ότι τα κράτη υποδοχής είναι μεταξύ άλλων αρμόδια να καθορίζουν το απαιτούμενο ποσοστό υπηκόων της Ένωσης στα πληρώματα των πλοίων που εκτελούν θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων σε νησιά (και των πλοίων που έχουν χωρητικότητα μικρότερη των 650 gt). Τα κράτη μέλη έχουν επομένως τη δυνατότητα να ορίζουν ότι το πλήρωμα των εν λόγω πλοίων πρέπει υποχρεωτικά να αποτελείται εξ ολοκλήρου από υπηκόους της Ένωσης. Τα κράτη μέλη μπορούν επίσης να καθιστούν

[24] Υπόθεση C-288/02, *Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων κατά Ελληνικής Δημοκρατίας* (Συλλογή 2004, σ. I-10071).

υποχρεωτική την κοινωνική ασφάλιση για τους ναυτικούς που απασχολούνται σε πλοία της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Όσο για τις συνθήκες εργασίας, τα κράτη μέλη μπορούν να επιβάλουν την τήρηση της ελάχιστης αμοιβής που ισχύει στη χώρα. Σε ό,τι αφορά τους κανόνες ασφάλειας και εκπαίδευσης (στους οποίους συμπεριλαμβάνονται και οι γλώσσες που ομιλούνται στο πλοίο), η Επιτροπή κρίνει ότι τα κράτη μέλη έχουν τη δυνατότητα να απαιτούν μόνο την τήρηση των ενωσιακών ή διεθνών κανόνων που είναι σε ισχύ –διεθνής σύμβαση για πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών (STCW) και διεθνής σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS)– χωρίς να περιορίζουν με δυσανάλογο τρόπο την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών.

Σύμφωνα με το άρθρο 9 του κανονισμού, τα κράτη μέλη που επιθυμούν να χρησιμοποιήσουν τη δυνατότητα εφαρμογής των δικών τους κανόνων στα ζητήματα που συνδέονται με την επάνδρωση πρέπει να ζητούν τη γνώμη της Επιτροπής. Το πεδίο εφαρμογής και το περιεχόμενο των εξεταζόμενων μέτρων θα εξετάζονται κατά περίπτωση με βάση τις προαναφερθείσες αρχές της αναγκαιότητας και της αναλογικότητας.

4.2. Διαδοχικές ενδομεταφορές

Το άρθρο 3 παράγραφος 3 του κανονισμού ορίζει ότι «*από την 1η Ιανουαρίου 1999, για εμπορικά σκάφη μεγαλύτερα των 650* gt *τα οποία εκτελούν θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων σε νησιά, όταν το σχετικό ταξίδι προηγείται ή έπεται ταξιδίου προς ή από άλλο κράτος, όλα τα θέματα σχετικά με την επάνδρωση εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους στο οποίο είναι νηολογημένο το σκάφος (κράτος της σημαίας*)».

Το Δικαστήριο αποφάσισε ότι η έννοια του ταξιδίου το οποίο έπεται ή προηγείται ταξιδίου υπό καθεστώς θαλάσσιας ενδομεταφοράς περιλαμβάνει καταρχήν οποιοδήποτε ταξίδι από ή προς άλλο κράτος, ανεξάρτητα από την ύπαρξη φορτίου επί του σκάφους[25].

Σε αντίθεση με τις επισημάνσεις της Επιτροπής στην ερμηνευτική της ανακοίνωση του 2003, το Δικαστήριο έκρινε ότι οι κανόνες του κράτους της σημαίας ισχύουν, όχι μόνο όταν πράγματι μεταφέρονται εμπορεύματα κατά το διεθνές τμήμα του ταξιδίου που έπεται ή προηγείται του σκέλους της ενδομεταφοράς, αλλά και όταν το ταξίδι πραγματοποιείται με έρμα (χωρίς την ύπαρξη φορτίου στο σκάφος). Κατά συνέπεια, η Επιτροπή δεν μπορεί να δεχθεί να εξακολουθούν τα κράτη μέλη να εφαρμόζουν τους κανόνες του κράτους υποδοχής όταν το διεθνές ταξίδι που προηγείται ή έπεται της θαλάσσιας ενδομεταφοράς μεταξύ νησιωτικών λιμένων πραγματοποιείται με έρμα.

Αυτό βέβαια δεν σημαίνει ότι οι πλοιοκτήτες έχουν το δικαίωμα να δημιουργήσουν τεχνητώς τις προϋποθέσεις διεθνούς ταξιδίου χωρίς την ύπαρξη φορτίου στο σκάφος προκειμένου να αποφύγουν την εφαρμογή του άρθρου 3 παράγραφος 2 υπέρ του άρθρου 3 παράγραφος 3, και να παρακάμψουν με τον τρόπο αυτόν τον κανονισμό[26].

Εναπόκειται στα εθνικά δικαστήρια να εξακριβώνουν, σύμφωνα με τους κανόνες περί αποδείξεως του εθνικού τους δικαίου, εάν έχουν εφαρμοστεί τέτοιες καταχρηστικές πρακτικές.

Οι κανόνες σχετικά με την επάνδρωση που ισχύουν όταν το εκάστοτε πλοίο εκπληρώνει υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας διευκρινίζονται στο σημείο 5.3.2.2.

4.3. Αναθεώρηση των κανόνων επάνδρωσης

Σύμφωνα με τον κανονισμό, το οριστικό καθεστώς επάνδρωσης έπρεπε να εγκριθεί από το Συμβούλιο πριν την 1η Ιανουαρίου 1999 με βάση πρόταση της Επιτροπής και μετά από

---

[25] Υπόθεση C-456/04 *Agip Petroli SpA κατά Capitaneria di porto di Siracusa και λοιπών* (Συλλογή 2006, σ. I-3395, σκέψεις 15-25).

[26] Όπ.π., σκέψη 23.

ενδελεχή εξέταση των οικονομικών και κοινωνικών συνεπειών της ελευθέρωσης των θαλάσσιων ενδομεταφορών μεταξύ των νησιωτικών λιμένων.

Η Επιτροπή υπέβαλε έκθεση στο Συμβούλιο για το θέμα αυτό στις 17 Ιουνίου 1997 και πρόταση κανονισμού στις 29 Απριλίου 1998[27]. Η συγκεκριμένη πρόταση είχε ως σκοπό την επέκταση της αρμοδιότητας του κράτους της σημαίας σε ζητήματα επάνδρωσης. Το κράτος υποδοχής θα εξακολουθούσε να έχει αρμοδιότητες για τα πλοία χωρητικότητας κάτω των 650 gt και για τον καθορισμό του απαιτούμενου ποσοστού υπηκόων της Ένωσης στα πληρώματα των πλοίων που εκτελούν τακτικές επιβατικές μεταφορές και πορθμειακές γραμμές (συμπεριλαμβανόμενων των μικτών γραμμών και των τακτικών γραμμών κρουαζιέρας). Οι ναυτικοί τρίτων χωρών που θα υπηρετούσαν στα εν λόγω πλοία θα απασχολούνταν με τους ίδιους ακριβώς όρους που ίσχυαν για τους κατοίκους των κρατών μελών.

Η πρόταση της Επιτροπής δεν έτυχε της αποδοχής από τα κράτη μέλη. Για τον λόγο αυτόν η Επιτροπή πρότεινε την απόσυρσή της στις 11 Δεκεμβρίου 2001. Η Επιτροπή δεν προτίθεται προς το παρόν να υποβάλει νέα πρόταση. Επομένως, οι κανόνες που προβλέπονται στο άρθρο 3 του κανονισμού δεν θα τροποποιηθούν στο άμεσο μέλλον.

Ωστόσο, με αφορμή την εκπόνηση της πέμπτης έκθεσης για την εφαρμογή του κανονισμού, η Επιτροπή συνειδητοποίησε ότι η περαιτέρω ανάπτυξη των θαλάσσιων ενδομεταφορών μεταξύ των νησιωτικών λιμένων δυσχεραίνεται σε μεγάλο βαθμό από το γεγονός ότι οι πλοιοκτήτες δεν έχουν εύκολη πρόσβαση στη νομοθεσία του κράτους υποδοχής για τις απαιτήσεις επάνδρωσης. Για να αντιμετωπιστεί το συγκεκριμένο πρόβλημα, η Επιτροπή ενθαρρύνει τα κράτη μέλη που εφαρμόζουν το άρθρο 3 παράγραφος 2 του κανονισμού να ορίσουν ένα σημείο επαφής για τους πλοιοκτήτες, από το οποίο οι ενδιαφερόμενοι θα μπορούν να λαμβάνουν πληροφορίες για τους ισχύοντες κανόνες του κράτους υποδοχής σχετικά με την επάνδρωση.

5. ΔΗΜΟΣΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΑ

Οι θαλάσσιες μεταφορές επιβατών και εμπορευμάτων έχουν ζωτική σημασία για τους κατοίκους των νησιών της Ευρώπης. Για τον λόγο αυτόν εκπονήθηκε ειδική δέσμη κανόνων που προστατεύουν ορισμένες από αυτές τις θαλάσσιες συνδέσεις, οι οποίες δεν θα εξυπηρετούνταν επαρκώς εάν ίσχυαν αποκλειστικά και μόνο οι νόμοι της αγοράς.

Ο κανονισμός προσφέρει στα κράτη μέλη ένα πλαίσιο οργάνωσης της παρέμβασής τους στην αγορά με την επιβολή περιορισμών πρόσβασης που αφορούν την παροχή δημόσιας υπηρεσίας στη ναυτιλία. Επίσης, η χορήγηση δημόσιας χρηματοδότησης για την αντιστάθμιση του κόστους παροχής δημόσιας υπηρεσίας πρέπει να είναι συμβατή με τους κανόνες της ΕΕ για τις κρατικές ενισχύσεις. Στο παρόν κεφάλαιο διευκρινίζονται περαιτέρω, όταν κρίνεται απαραίτητο, οι όροι που προβλέπονται στον κανονισμό και οι κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις ώστε η δημόσια παρέμβαση να είναι συμβιβάσιμη με τους γενικούς κανόνες της Συνθήκης.

5.1. Γεωγραφική κάλυψη των γραμμών δημόσιας υπηρεσίας

Σύμφωνα με τη διατύπωση του άρθρου 4 παράγραφος 1 του κανονισμού, οι γραμμές δημόσιας υπηρεσίας πρέπει να εξυπηρετούν διαδρομές από και προς νησιά, καθώς και μεταξύ νησιών.

Ο κανονισμός δεν περιλαμβάνει τον ορισμό της έννοιας «*νησί*». Η Επιτροπή κρίνει ότι η εφαρμογή του άρθρου 4 πρέπει να περιοριστεί στα νησιά που είναι προσπελάσιμα από τη θάλασσα ή τον αέρα και δεν έχουν μόνιμη χερσαία σύνδεση με την ηπειρωτική Ευρώπη.

[27] COM(1998) 251 τελικό.

Αντίστοιχα, μια χερσόνησος που παραμένει διαρκώς συνδεδεμένη οδικά η σιδηροδρομικά με την ηπειρωτική χώρα (όπως η Πελοπόννησος) δεν μπορεί να θεωρηθεί «*νησί*»[28].

Σύμφωνα με τις προτάσεις του γενικού εισαγγελέα Tizzano, η δυνατότητα εφαρμογής του άρθρου 4 παράγραφος 1 μπορεί να επεκταθεί στις παρεχόμενες υπηρεσίες μεταξύ τοποθεσιών που εμφανίζουν πολλές ομοιότητες με τα νησιά (π.χ. ακτές φιόρδ ή όχθες εκβολών ποταμών μεγάλου μήκους με τις οποίες δεν υπάρχει απευθείας οδική σύνδεση), στις οποίες παρατηρείται η ίδια ανάγκη για τακτικές θαλάσσιες μεταφορές[29].

Σε μελέτη που διενεργήθηκε για λογαριασμό της Επιτροπής[30] αποδεικνύεται ότι οι επιμήκεις εκβολές ποταμών και τα φιόρδ που οδηγούν σε οδική παράκαμψη μήκους περίπου 100km[31] είναι δυνατόν να θεωρηθούν νησιά για τους σκοπούς του παρόντος κεφαλαίου, διότι ενδέχεται να προκαλούν παρόμοιο πρόβλημα απομόνωσης κατοικημένων περιοχών.

5.2. Δρομολόγια ενδομεταφορών μεταξύ νησιωτικών λιμένων στα οποία επιτρέπεται η επιβολή υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας

Τα κράτη μέλη (συμπεριλαμβανόμενων των περιφερειακών και των τοπικών αρχών κατά περίπτωση) και όχι οι πλοιοκτήτες έχουν την υποχρέωση να καθορίζουν σε ποια δρομολόγια πρέπει να επιβάλλονται υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Πιο συγκεκριμένα, υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας επιτρέπεται να επιβάλλονται σε τακτικές (προγραμματισμένες) γραμμές θαλάσσιας ενδομεταφοράς μεταξύ νησιωτικών λιμένων, εφόσον η αγορά αδυνατεί να διασφαλίσει την παροχή επαρκών δρομολογίων.

Σύμφωνα με τους όρους που προβλέπονται στον κανονισμό, τα κράτη μέλη έχουν τη δυνατότητα να επιβάλλουν υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας ώστε να «*διασφαλιστεί η τακτική και επαρκής*» παροχή θαλάσσιων μεταφορών σε συγκεκριμένο νησί (ή σε εκβολή ποταμού), όταν οι πλοιοκτήτες της Ένωσης, εάν ελάμβαναν αποκλειστικά υπόψη τα δικά τους εμπορικά συμφέροντα, δεν θα αναλάμβαναν αυτές τις υποχρεώσεις στον ίδιο βαθμό ή με τους ίδιους όρους[32]. Κατά τα λοιπά, η εμπορική κίνηση πρέπει να παραμένει ελεύθερη.

Όταν τα κράτη μέλη επιβάλλουν υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας στις γραμμές που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 του κανονισμού, πρέπει να περιορίζουν την παρέμβασή τους στις ουσιώδεις απαιτήσεις που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 2 και να πληρούν την απαίτηση της μη εισαγωγής διακρίσεων, όπως προβλέπεται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 του κανονισμού, έναντι όλων των πλοιοκτητών της Ένωσης που ενδιαφέρονται να εξυπηρετήσουν τη γραμμή. Η συγκεκριμένη απαίτηση πρέπει να τηρείται αυστηρά όχι μόνο όταν καθορίζεται το περιεχόμενο των προς εκπλήρωση υποχρεώσεων αλλά και όταν επιλέγονται οι φορείς εκμετάλλευσης ενός δρομολογίου ή καθορίζεται το ποσό της αντιστάθμισης στο πλαίσιο των αντίστοιχων διοικητικών διαδικασιών.

---

28 Υπόθεση C-288/02, *Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων κατά Ελληνικής Δημοκρατίας* (Συλλογή 2004, σ. I-10071, σκέψη 42).

29 Προτάσεις του γενικού εισαγγελέα Tizzano της 10ης Νοεμβρίου 2005 στο πλαίσιο της προαναφερθείσας υπόθεσης C-323/03, σκέψεις 39-45.

30 Study on Small Islands and Estuaries [Μελέτη για τα μικρά νησιά και τις εκβολές ποταμών] (2002), ICF Consulting

31 Η περίμετρος των εκβολών πρέπει να είναι τουλάχιστον δεκαπλάσια της απόστασης διάπλευσής της.

32 Βλέπε αιτιολογική σκέψη 9 και άρθρο 2 παράγραφος 4 του κανονισμού. Βλέπε επίσης απόφαση της 20ής Φεβρουαρίου 2001 στην υπόθεση C-205/99, *Analir κατά Administración General del Estado* (Συλλογή 2001, σ. I-1271, σκέψεις 31 και επ.).

5.3. Οι υποχρεώσεις που επιτρέπεται να επιβληθούν

5.3.1. Η διάκριση μεταξύ των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας και των συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας

Στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 γίνεται διάκριση μεταξύ των «*υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας*» (βλέπε άρθρο 2 παράγραφος 4 και άρθρο 4 παράγραφος 2 του κανονισμού) και των «*συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας*» (βλέπε άρθρο 2 παράγραφος 3).

Οι συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας είναι το μέσο που χρησιμοποιείται κανονικά για την κατοχύρωση των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας όταν ακολουθείται οριζόντια αντιμετώπιση όλων των πλοιοκτητών που σκοπεύουν να εξυπηρετούν μια δεδομένη γραμμή δεν αρκεί ίσως για την κάλυψη των βασικών μεταφορικών αναγκών, και ιδίως, για την τήρηση των γενικών όρων όσον αφορά την ποιότητα συγκεκριμένης μεταφοράς.

Στο άρθρο 4 παράγραφος 2 του κανονισμού προβλέπονται αναλυτικά οι απαιτήσεις που επιτρέπεται να συμπεριληφθούν όταν επιβάλλονται υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Στο άρθρο 2 παράγραφος 3 του κανονισμού αναφέρεται απλώς ενδεικτικά το πεδίο εφαρμογής των συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, δεδομένου ότι τα κράτη μέλη μπορούν να επεκτείνουν το πεδίο εφαρμογής τους. Στην πράξη, οι απαιτήσεις σε θέματα ποιότητας αποτελούν συχνά μέρος των συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, αλλά είναι αδύνατο να συμπεριληφθούν μεταξύ των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Όσον αφορά τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, στην απαίτηση που συνδέεται με την «*ικανότητα παροχής υπηρεσιών*» από την πλευρά του πλοιοκτήτη μπορεί να περιλαμβάνονται και υποχρεώσεις που συνδέονται τόσο με τη φερεγγυότητα των πλοιοκτητών όσο και με την εκπλήρωση των φορολογικών τους υποχρεώσεων και την καταβολή των ασφαλιστικών τους εισφορών[33]. Η Επιτροπή θεωρεί ότι σε αυτήν την κατηγορία μπορεί να υπαχθεί και η υποχρέωση χρησιμοποίησης ταχύπλοων πορθμείων.

Όταν επιβάλλονται υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας, οι απαιτήσεις σχετικά με την τακτικότητα και τη συχνότητα της γραμμής μπορούν να εκπληρώνονται συλλογικά – και όχι μεμονωμένα – από όλους τους συμμετέχοντες πλοιοκτήτες που εξυπηρετούν την ίδια γραμμή[34].

Τα κράτη μέλη μπορούν να επιβάλλουν υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας και να συνάπτουν συμβάσεις ανάθεσης δημόσιων υπηρεσιών μόνο αν έχουν διαπιστώσει, για κάθε συγκεκριμένη γραμμή, ότι τα δρομολόγια τακτικών μεταφορών θα ήταν ανεπαρκή (δηλ. δεν θα παρέχονταν στην έκταση και με τους όρους που ορίζουν οι δημόσιες αρχές), εάν η εκτέλεσή τους επαφίετο μόνον στις δυνάμεις της αγοράς. Επίσης, η δημόσια υπηρεσία ή η σύμβαση πρέπει να είναι αναγκαία και ανάλογη του επιδιωκόμενου σκοπού, ο οποίος είναι να διασφαλισθούν τακτικές μεταφορές προς και από τα νησιά[35]. Με άλλα λόγια, τα κράτη μέλη έχουν τη δυνατότητα να μην υποβάλλουν σε υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας και σε συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, μεταφορές οι οποίες παρέχονται ήδη από επιχειρήσεις που λειτουργούν υπό τις συνήθεις συνθήκες της αγοράς[36] ικανοποιητικά και υπό

---

33 Υπόθεση C-205/99, ως ανωτέρω, σκέψεις 45 έως 51.

34 Αν δύο πλοιοκτήτες επιθυμούν να εκτελούν μεταφορές σε ένα νησί που πρέπει να εξυπηρετείται 4 φορές την εβδομάδα, και οι δύο πλοιοκτήτες πρέπει να εκτελούν το συγκεκριμένο δρομολόγιο δύο φορές την εβδομάδα ή μία και τρεις φορές την εβδομάδα αντίστοιχα.

35 Συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-128/10 και C-129/10, *Ναυτιλιακή Εταιρεία Θάσου* (Συλλογή 2011, σ. I-1887, σκέψη 54).

36 Ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την εφαρμογή των κανόνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις κρατικές ενισχύσεις στην αντιστάθμιση για παροχή δημόσιας υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος (ΕΕ C 8 της 11.1.2012, σ 4), σημείο 48.

όρους, όπως π.χ. τιμή, η συνέχεια και η πρόσβαση στις μεταφορές, που συνάδουν με το δημόσιο συμφέρον όπως αυτό ορίζεται από το κράτος,.

Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι, αν και τα κράτη μέλη διαθέτουν ευρεία διακριτική ευχέρεια να καθορίσουν την ανάγκη παροχής δημόσιας υπηρεσίας και την έκταση της συγκεκριμένης υπηρεσίας, η απόφαση του κράτους μέλους εν προκειμένω υπόκειται στον έλεγχο της Επιτροπής, η οποία διερευνά το ενδεχόμενο πρόδηλου σφάλματος εκτίμησης των εθνικών αρχών[37].

5.3.2. Η αρχή της μη εισαγωγής διακρίσεων

Δυνάμει της αρχής της μη εισαγωγής των διακρίσεων που προβλέπεται στον κανονισμό, τα κράτη μέλη οφείλουν να μην επιβάλλουν υποχρεώσεις που είναι προσαρμοσμένες σε συγκεκριμένη ναυτιλιακή εταιρεία και θα απέτρεπαν την είσοδο άλλων πλοιοκτητών στην αγορά, ούτε βέβαια να εφαρμόζουν υποχρεώσεις με το ίδιο αποτέλεσμα.

Η Επιτροπή εφιστά ειδικότερα την προσοχή των κρατών μελών στα προβλήματα που δημιουργούν τα δύο είδη διατάξεων που ακολουθούν.

5.3.2.1. Η εξαγορά πλοίων

Πρώτον, έχει τεθεί το θέμα εάν ένα κράτος μέλος που αναθέτει την εκτέλεση μιας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας μέσω διαδικασίας υποβολής προσφορών μπορεί να απαιτήσει από τον ανάδοχο της σύμβασης να εξαγοράσει πλοία και πληρώματα του προηγούμενου φορέα εκμετάλλευσης. Η Επιτροπή είναι της γνώμης ότι, στις περισσότερες περιπτώσεις, μια τέτοια υποχρέωση θα συνιστούσε παραβίαση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92, διότι θα ισοδυναμούσε με εισαγωγή διακρίσεων. Συγκεκριμένα, θα εμπόδιζε τους πλοιοκτήτες της Ένωσης να υποβάλουν προσφορά με τα δικά τους πλοία και θα παραχωρούσε πλεονέκτημα στον κατεστημένο φορέα εκμετάλλευσης και υποψήφιο ανάδοχο να διαδεχθεί τον εαυτό του.

Η Επιτροπή ωστόσο μπορεί να δεχθεί ότι, όταν η εξυπηρέτηση ενός νησιού απαιτεί τη χρήση ειδικού σκάφους το οποίο είναι δυσεύρετο ή δεν διατίθεται στην αγορά ή δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί για άλλον σκοπό, η απαίτηση εξαγοράς του συγκεκριμένου σκάφους σε άλλον φορέα περιορίζει λιγότερο την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών σε σύγκριση με την ανάθεση της γραμμής σε έναν μόνο πλοιοκτήτη με τη σύναψη σύμβασης η οποία θα ισχύει όσο χρειάζεται για την πλήρη απόσβεση του σκάφους ειδικού σκοπού. Σε αυτές τις περιπτώσεις, διαδοχικοί φορείς εκμετάλλευσης θα μπορούσαν να μισθώνουν το σκάφος – υπό πολύ σαφείς όρους που θα προβλέπονται αναλυτικά στα έγγραφα των διαγωνισμών – από πλοιοκτήτριες εταιρείες που θα έχουν συσταθεί για αυτόν ακριβώς τον σκοπό. Ένα άλλο ενδεχόμενο που αξίζει επίσης να εξεταστεί είναι η υποχρεωτική απευθείας εξαγορά του πλοίου από τον προκάτοχό του στον νέο φορέα παροχής υπηρεσιών.

Αν οι αρχές των κρατών μελών έχουν στην κατοχή τους ή διαθέτουν με οποιονδήποτε άλλο τρόπο σκάφη, τα σκάφη αυτά μπορούν να τίθενται στη διάθεση όλων των υποψηφίων φορέων εκμετάλλευσης με τους ίδιους όρους και χωρίς διακρίσεις.

5.3.2.2. Όροι επάνδρωσης

Δεύτερον, τέθηκαν επίσης ερωτήματα όσον αφορά τους όρους επάνδρωσης που μπορούν να επιβληθούν στο πλαίσιο των υποχρεώσεων και συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

[37] Υπόθεση T-17/02, *Fred Olsen* (Συλλογή 2005, σ. II-2031, σκέψη 216) και απόφαση 2013/435/ΕΕ της Επιτροπής, της 2ας Μαΐου 2013, σχετικά με την κρατική ενίσχυση SA.22843 (2012/C) (πρώην 2012/NN) που χορήγησε η Γαλλία στη Société Nationale Corse Méditerranée, ΕΕ L 220 της 17.8.2013, σ. 20–45.

Η Επιτροπή υποστηρίζει ότι οι κανόνες που επιτρέπεται να επιβληθούν στο πλαίσιο υποχρεώσεων και συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας (άρθρο 4 του κανονισμού) πρέπει να περιορίζονται στις απαιτήσεις που είναι ουσιώδεις για τις ανάγκες παροχής δημόσιας υπηρεσίας και δεν πρέπει να υπερβαίνουν τα αναγκαία για την παροχή της υπηρεσίας. Η πτυχή αυτή πρέπει να εξετάζεται κατά περίπτωση.

Η Επιτροπή επισημαίνει ότι τα κράτη μέλη έχουν την ευχέρεια να αποφασίζουν, στο πλαίσιο υποχρεώσεων και συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, την επιβολή ίδιων κανόνων με τους κανόνες που επιβάλλουν τα κράτη μέλη υποδοχής σε κάθε σκάφος που συμμετέχει σε θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων σε νησιά (άρθρο 3 παράγραφος 2 του κανονισμού). Οι εν λόγω κανόνες προσδιορίζονται στο κεφάλαιο 4 της παρούσας ανακοίνωσης.

5.4. Διαδικασία επιβολής υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας και σύναψη συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας

Τα κράτη μέλη διαθέτουν διάφορα διοικητικά μέσα για την επιβολή «υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας» τα οποία εφαρμόζονται σε όλους τους φορείς εκμετάλλευσης δεδομένης γραμμής, όπως π.χ. καθεστώτα δήλωσης, συστήματα αδειοδότησης ή συστήματα εξουσιοδοτήσεων. Τα κράτη μέλη μπορούν επίσης να επιβάλλουν υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας συνάπτοντας συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας με έναν φορέα εκμετάλλευσης ή με περιορισμένο αριθμό φορέων.

Στην υπόθεση C-205/99 του Δικαστηρίου αναφέρεται ότι μια διαδικασία τόσο περιοριστική όσο η διαδικασία αδειοδότησης είναι αποδεκτή υπό τον όρο ότι είναι αναγκαία (εφόσον «*μπορεί να αποδειχθεί ότι υπάρχει πραγματική ανάγκη δημόσιας υπηρεσίας λόγω της ανεπάρκειας των υπηρεσιών τακτικών μεταφορών σε κατάσταση ελεύθερη ανταγωνισμού*»), ανάλογη προς τον επιδιωκόμενο σκοπό και στηρίζεται σε αντικειμενικά κριτήρια που δεν εισάγουν διακρίσεις και είναι εκ των προτέρων γνωστά στις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις. Οι επιχειρήσεις πρέπει επίσης να έχουν το δικαίωμα προσφυγής κατά των αποφάσεων από τις οποίες θίγονται[38].

5.4.1. Ισχύοντες κανόνες για τις δημόσιες συμβάσεις

Όταν η αρμόδια αρχή κράτους μέλους συνάπτει μια σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας οφείλει να τηρεί τους κανόνες που ισχύουν για τις δημόσιες συμβάσεις. Στις 26 Φεβρουαρίου 2014 το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ενέκριναν πρόταση νέας οδηγίας σχετικά με την ανάθεση συμβάσεων παραχώρησης (στο εξής «οδηγία για τις παραχωρήσεις»)[39]. Επίσης, την ίδια ημέρα το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ενέκριναν την οδηγία 2014/24/ΕΕ και την οδηγία 2014/25/ΕΕ για τις δημόσιες συμβάσεις (εφεξής «οδηγίες για τις δημόσιες συμβάσεις»)[40].

Με βάση την εμπειρία της Επιτροπής, οι περισσότερες συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που ανατίθενται κατ' εφαρμογή του άρθρου 4 του κανονισμού συνιστούν «*παραχωρήσεις*» κατά την έννοια της νομοθεσίας για τις δημόσιες συμβάσεις. Συγκεκριμένα,

---

38 Υπόθεση C-205/99. Βλέπε επίσης συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-128/10 και C-129/10, *Ναυτιλιακή Εταιρεία Θάσου* (Συλλογή 2011, σ. I-1887, σκέψεις 52 και επ.)

39 Οδηγία 2014/23/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την ανάθεση συμβάσεων παραχώρησης, ΕΕ L 94 της 28.3.2014, σ. 1.

40 Οδηγία 2014/24/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2014, για τις δημόσιες συμβάσεις και την κατάργηση της οδηγίας 2004/18/ΕΚ, ΕΕ L 94 της 28.3.2014, σ. 65· οδηγία 2014/25/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2014, σχετικά με τις προμήθειες φορέων που δραστηριοποιούνται στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των ταχυδρομικών υπηρεσιών και την κατάργηση της οδηγίας 2004/17/ΕΚ, ΕΕ L της 28.3.2014, σ. 243.

μέσω συγκεκριμένης σύμβασης, η αρμόδια αρχή επιφορτίζει έναν πλοιοκτήτη με την υποχρέωση εκτέλεσης θαλάσσιων ενδομεταφορών για συγκεκριμένη χρονική περίοδο. Ο πλοιοκτήτης είναι υποχρεωμένος να παρέχει τις μεταφορές που ορίζονται στη σύμβαση, συνήθως έναντι οικονομικού αντισταθμίσματος το οποίο χορηγείται από την αρμόδια αρχή[41]. Ο πλοιοκτήτης επωμίζεται καταρχήν τον επιχειρησιακό κίνδυνο (στην αντίθετη περίπτωση, η σύμβαση θεωρείται δημόσια σύμβαση κατά την έννοια των οδηγιών για τις δημόσιες συμβάσεις), ο οποίος περιλαμβάνει τον κίνδυνο που συνδέεται με τη ζήτηση των μεταφορών του, διότι στις συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, οι αρμόδιες αρχές δεν εγγυώνται συνήθως την ανάκτηση του ποσού της επένδυσης ή του κόστους το οποίο επωμίστηκε ο πλοιοκτήτης για την εκτέλεση των συμβατικών του υποχρεώσεων.

Όσον αφορά την ανάθεση των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας για τις παραχωρήσεις, η αρμόδια αρχή πρέπει να μεταχειρίζεται όλους τους πλοιοκτήτες ισότιμα και χωρίς διακρίσεις και οφείλει να ενεργεί με διαφανή και αναλογικό τρόπο για να διασφαλίζεται πραγματικός ανταγωνισμός[42]. Επίσης η οδηγία προβλέπει, μεταξύ άλλων, την υποχρέωση δημοσίευσης της προκήρυξης παραχώρησης και των σχετικών εγγράφων της παραχώρησης *στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*[43]. Προβλέπονται επίσης διάφορες υποχρεώσεις σχετικά με τα κριτήρια επιλογής και ανάθεσης και καθορίζονται διαδικαστικές εγγυήσεις ώστε να διασφαλίζεται η διαφάνεια και η ισότιμη μεταχείριση, κατά τη διάρκεια κυρίως των διαπραγματεύσεων μεταξύ της αρμόδιας αρχής και των υποψηφίων.

Σε ό,τι αφορά την ανάθεση των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των οδηγιών για τις δημόσιες συμβάσεις, πρέπει να σημειωθεί ότι με τις νέες οδηγίες καταργείται η διάκριση μεταξύ των μεταφορών προτεραιότητας και μη προτεραιότητας. Οι πλωτές μεταφορές χαρακτηρίζονταν στις οδηγίες 2004/17/ΕΚ και 2004/18/ΕΚ ως μεταφορές μη προτεραιότητας και υπόκειντο σε περιορισμένο αριθμό απαιτήσεων (αφορούσαν τη συγγραφή υποχρεώσεων και τις γνωστοποιήσεις για συμβάσεις που έχουν συναφθεί). Βάσει των νέων οδηγιών για τις δημόσιες συμβάσεις, η ανάθεση των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των εν λόγω οδηγιών υπόκειται καταρχήν σε όλες τις απαιτήσεις που προβλέπονται στις οδηγίες.

Ακόμα και αν η αξία των συμβάσεων υπολείπεται των κατώτατων ορίων που απαιτούνται για την εφαρμογή της οδηγίας για τις παραχωρήσεις ή των οδηγιών για τις δημόσιες συμβάσεις, η διενέργεια διαδικασίας επιλογής και ανάθεσης είναι απαραίτητη για να εκπληρώνονται οι απαιτήσεις της Συνθήκης σχετικά με την αποφυγή διακρίσεων και την ισότιμη μεταχείριση και να τηρείται έτσι και η υποχρέωση που αφορά τη διαφάνεια. Σύμφωνα με το Δικαστήριο, η εν λόγω υποχρέωση διαφάνειας συνίσταται στη διασφάλιση, προς όφελος όλων των ενδεχομένων αναδόχων, προσήκοντος βαθμού δημοσιότητας που καθιστά δυνατό το άνοιγμα της σύμβασης παραχώρησης στον ανταγωνισμό, καθώς και τον έλεγχο του αμερόληπτου χαρακτήρα της διαδικασίας επιλογής[44].

5.4.2. Επιλογή της διαδικασίας ανάθεσης

Σύμφωνα με το άρθρο 4 του κανονισμού 3577/92 τα κράτη μέλη ενεργούν κατά τρόπον ώστε να μη δημιουργούνται διακρίσεις εις βάρος οποιουδήποτε.

---

41 Βλέπε επίσης Υπόθεση C-205/99, σκέψεις 63 και 65.

42 Άρθρα 3 και 30.

43 Άρθρα 31 και 33.

44 Βλέπε ερμηνευτική ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τις συμβάσεις παραχώρησης στο κοινοτικό δίκαιο (ΕΕ C 121 της 29.4.2000, σ. 2), ερμηνευτική ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με το κοινοτικό δίκαιο που εφαρμόζεται στην ανάθεση συμβάσεων οι οποίες δεν καλύπτονται ή καλύπτονται εν μέρει από τις οδηγίες για τις δημόσιες συμβάσεις (ΕΕ C 179 της 1.8.2006, σ. 2), Υπόθεση C-324/98, *Teleaustria και Telefonadress κατά Telekom Austria* (Συλλογή 2000, σ. I – 10745, σκέψη 60).

Η Επιτροπή θεωρεί ότι, σε γενικές γραμμές, η ανάθεση συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας εγκυμονεί τον κίνδυνο εισαγωγής διακρίσεων μεταξύ των μεταφορέων, καθώς η σύμβαση για μια συγκεκριμένη γραμμή ανατίθεται συνήθως σε έναν μόνο μεταφορέα. Ως εκ τούτου, θεωρεί ότι η δρομολόγηση ανοικτής διαδικασίας υποβολής προσφορών συνιστά καταρχήν τον ευκολότερο τρόπο για να αποφεύγονται οι διακρίσεις. Μια διαδικασία σύναψης σύμβασης που περιλαμβάνει τη διενέργεια διαπραγματεύσεων με τους υποψήφιους είναι σύμφωνη με την αρχή της αποφυγής διακρίσεων μόνο όταν οι διαπραγματεύσεις μεταξύ της αναθέτουσας αρχής και των εταιρειών που έχουν υποβάλει προσφορές στον διαγωνισμό είναι αμερόληπτες, δίκαιες και διαφανείς[45]. Η Επιτροπή θεωρεί ότι οι απευθείας αναθέσεις δεν διασφαλίζουν την τήρηση της αρχής της αποφυγής διακρίσεων και της διαφάνειας που προβλέπονται στο άρθρο 4 του κανονισμού. Ομοίως, κάθε διαδικασία υποβολής προσφορών που οργανώνεται κατά τρόπο ώστε να περιορίζεται αδικαιολόγητα ο αριθμός των υποψηφίων, δεν είναι σύμφωνη με τις αρχές της αποφυγής διακρίσεων και της διαφάνειας.

Επίσης, για να διασφαλίζεται η αρχή της συμμόρφωσης με τις συγκεκριμένες αρχές, η διάρκεια του χρονικού διαστήματος που μεσολαβεί από τη στιγμή της προκήρυξης της διαγωνιστικής διαδικασίας μέχρι την ημέρα έναρξης της εκτέλεσης των μεταφορών πρέπει να είναι επαρκής και εύλογη. Η Επιτροπή θεωρεί ότι πολύ μικρά χρονικά διαστήματα που δεν ανταποκρίνονται επαρκώς στις ανάγκες ενδομεταφορών που πρόκειται να ανατεθούν (π.χ. ως προς το μέγεθος της αγοράς, τις απαιτήσεις ποιότητας ή συχνότητας), ενδέχεται να ευνοούν τον κατεστημένο πλοιοκτήτη κατά παράβαση της αρχής της ισότιμης μεταχείρισης.

Η Επιτροπή θα ήθελε επίσης να επισημάνει ότι η επιλογή της διαδικασίας σύναψης σύμβασης επηρεάζει και την αξιολόγηση με βάση τους κανόνες περί κρατικών ενισχύσεων όποιου οικονομικού αντισταθμίσματος χορηγείται για την εκτέλεση της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας με βάση τους κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις. Πιο συγκεκριμένα, για να μην συνιστά η εν λόγω αντιστάθμιση κρατική ενίσχυση, πρέπει να πληροί τους τέσσερις όρους που καθορίστηκαν από το Δικαστήριο στην απόφαση *Altmark*[46]. Σύμφωνα με το τέταρτο κριτήριο *Altmark*, η παρεχόμενη αντιστάθμιση πρέπει είτε να προκύπτει μετά από διαδικασία υποβολής προσφορών η οποία επιτρέπει την επιλογή υποψηφίου ικανού να παρέχει τις εν λόγω υπηρεσίες με το μικρότερο κόστος για το κοινωνικό σύνολο, είτε να καθορίζεται βάσει αναλύσεως των δαπανών στις οποίες θα προέβαινε μια μέση επιχείρηση, με χρηστή διαχείριση και κατάλληλα εξοπλισμένη με τα αναγκαία μέσα. Η Επιτροπή θεωρεί ότι ο απλούστερος τρόπος για να ανταποκρίνονται οι δημόσιες αρχές στο τέταρτο κριτήριο *Altmark* είναι να εφαρμόζουν ανοικτή, διαφανή και χωρίς διακρίσεις διαδικασία υποβολής προσφορών[47]. Κατά συνέπεια, εφόσον εκπληρώνονται οι υπόλοιπες προϋποθέσεις που προβλέπονται στην απόφαση *Altmark*, η διαδικασία αυτή θα αποκλείει γενικά την ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης[48].

Σύμφωνα με τον κανονισμό, τα κράτη μέλη δεν είναι υποχρεωμένα να κοινοποιούν κάθε σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας που συνάπτουν. Αν η σύμβαση περιλαμβάνει αποζημίωση για το κόστος παροχής δημόσιας υπηρεσίας, η εκ των προτέρων κοινοποίησή της στην Επιτροπή ενδέχεται να είναι απαραίτητη σύμφωνα με τους κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις (το σημείο 5.6 της συγκεκριμένης ανακοίνωσης περιλαμβάνει περισσότερες

---

45 Βλέπε επίσης την παράγραφο 66 της ανακοίνωσης της Επιτροπής σχετικά με την εφαρμογή των κανόνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις κρατικές ενισχύσεις στην αντιστάθμιση για παροχή δημόσιας υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος (ΕΕ C 8 της 11.1.2012, σ. 4).

46 Υπόθεση C-280/00, *Altmark Trans GmbH και Regierungspräsidium Magdeburg κατά Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH* («Altmark») (Συλλογή 2003, σ. I-7747).

47 Σημεία 63-64 της ανακοίνωσης της Επιτροπής σχετικά με την εφαρμογή των κανόνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις κρατικές ενισχύσεις στην αντιστάθμιση για παροχή δημόσιας υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος (ΕΕ C 8 της 11.1.2012, σ. 4).

48 Όπ.π., σημεία 65-68.

λεπτομέρειες για το ζήτημα αυτό). Η υποχρέωση κοινοποίησης που προβλέπεται στο άρθρο 9 του κανονισμού αναφέρεται μόνο σε πράξεις με ευρύτερο πεδίο εφαρμογής, όπως ένα γενικό νομικό πλαίσιο για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές.

5.5. Πρόσβαση στην αγορά και ανταγωνισμός στα δρομολόγια δημόσιας υπηρεσίας

Με την υποβολή υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, τα κράτη μέλη παρεμβαίνουν στην αγορά και στους όρους πρόσβασης σε ορισμένα δρομολόγια, με αποτέλεσμα να υπάρχει κίνδυνος στρέβλωσης του ανταγωνισμού εάν η παρέμβαση αυτή δεν πραγματοποιείται χωρίς την εισαγωγή διακρίσεων. Τέτοιες παρεμβάσεις μπορούν να θεωρούνται τόσο εύλογες όσο και έννομες ανάλογα με τον επιδιωκόμενο στόχο (επάρκεια τακτικών προγραμματισμένων γραμμών μεταφοράς προς, από και ανάμεσα σε νησιά). Κάθε παρέμβαση που συνδέεται με την υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας θα πρέπει να παραμένει ανάλογη προς τον επιδιωκόμενο στόχο. Εάν υπερβαίνει το μέτρο του αυστηρώς αναγκαίου, περιορίζει άσκοπα μια ελευθερία που συμβάλλει καθοριστικά στην εύρυθμη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς. Η Επιτροπή επιθυμεί να εξετάσει τρία συναφή ζητήματα.

5.5.1. Αποκλειστικότητα

Όταν ένας πλοιοκτήτης αποκτά το δικαίωμα της αποκλειστικής εκμετάλλευσης ενός δρομολογίου δημόσιας υπηρεσίας, τα κράτη μέλη διασφαλίζουν συνήθως τη μικρότερη δυνατή οικονομική επιβάρυνση για την πολιτεία αλλά, την ίδια στιγμή, περιορίζεται η παραδοσιακή ελευθερία των εμπορικών συναλλαγών που χαρακτηρίζει τον κλάδο των θαλάσσιων μεταφορών.

Πρέπει επομένως να αναζητηθεί η σωστή ισορροπία μεταξύ των δύο αρχών.

Σε επαρκώς αιτιολογημένες περιπτώσεις η αποκλειστικότητα μπορεί να θεωρηθεί το μόνο κατάλληλο μέσο για την κάλυψη των βασικών μεταφορικών αναγκών, εφόσον χορηγείται για περιορισμένη χρονική περίοδο και με ανοικτή, ισότιμη και αμερόληπτη διαδικασία υποβολής προσφορών σε επίπεδο Ένωσης.

Η Επιτροπή υπογραμμίζει ωστόσο ότι, σε πολλές περιπτώσεις, είναι δυνατόν να ληφθούν λιγότερο περιοριστικά μέτρα από αυτό της αποκλειστικότητας ώστε να αποφεύγεται η αποδυνάμωση της αγοράς και να περιορίζεται το ύψος της απαιτούμενης οικονομικής αντιστάθμισης. Είναι πιθανό μεταφορείς που συνάπτουν συμβάσεις για να παρέχουν δημόσιες υπηρεσίες καθ' όλη τη διάρκεια του έτους χωρίς δικαίωμα αποκλειστικότητας, να ζημιώνονται από τη συμπεριφορά άλλων μεταφορέων οι οποίοι, χωρίς να δεσμεύονται από υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, έχουν τη δυνατότητα να εισέρχονται στην αγορά μόνο τους πιο επικερδείς μήνες του έτους και να μειώνουν δραστικά τα έσοδα των μεταφορέων που εκτελούν δρομολόγια δημόσιας υπηρεσίας.

Η Επιτροπή θεωρεί ότι σε όλους τους μεταφορείς που δραστηριοποιούνται στο ίδιο δρομολόγιο μπορούν να επιβάλλονται περιορισμένες υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, παράλληλα με τις συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που συνάπτονται με έναν μεταφορέα[49]. Παραδείγματος χάρη, όταν σε ένα δρομολόγιο ισχύουν συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που προβλέπουν την εκτέλεση δρομολογίων καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, οι πλοιοκτήτες που εισέρχονται στο συγκεκριμένο δρομολόγιο θα πρέπει και αυτοί με τη σειρά τους να εκτελούν δρομολόγια καθ' όλη τη διάρκεια του έτους.

[49] Για τη δυνατότητα των κρατών μελών να επιβάλλουν υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας παράλληλα με τις συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, βλέπε επίσης απόφαση της 20ής Φεβρουαρίου 2001 στην υπόθεση C-205/99, σκέψεις 60 έως 71.

5.5.2. Διάρκεια των συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας

Ο κανονισμός δεν προβλέπει μέγιστη διάρκεια για τις συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας. Ωστόσο, όπως προκύπτει από το άρθρο 1 και το άρθρο 4 του κανονισμού, οι συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας πρέπει να έχουν περιορισμένη διάρκεια για να επιτρέπουν την τακτική και ανοικτή διερεύνηση της αγοράς.

Αν μια δημόσια υπηρεσία συνιστά παραχώρηση, σύμφωνα με το άρθρο 18 της οδηγίας 2014/23/ΕΕ για την ανάθεση συμβάσεων παραχώρησης, εφόσον πρόκειται για σύμβαση διάρκειας άνω των πέντε ετών η μέγιστη διάρκεια της παραχώρησης «*δεν πρέπει να υπερβαίνει τον εύλογο χρόνο εντός του οποίου ο παραχωρησιούχος θα μπορούσε να αποσβέσει τις επενδύσεις που πραγματοποίησε για την εκτέλεση των έργων ή την παροχή των υπηρεσιών μαζί με κάποια απόδοση του κεφαλαίου, λαμβάνοντας υπόψη τις επενδύσεις που απαιτούνται για την επίτευξη των συγκεκριμένων συμβατικών υποχρεώσεων*».

Για να συμμορφώνονται με το κριτήριο της αναλογικότητας σε κάθε παρέμβασή τους στην αγορά, τα κράτη μέλη πρέπει να επιλέγουν τα μέσα που προκαλούν τη μικρότερη στρέβλωση – μεταξύ άλλων και σε επίπεδο διάρκειας – ώστε να καλύπτουν τις βασικές ανάγκες θαλάσσιας μεταφοράς. Σε όλους τους πλοιοκτήτες της Ένωσης πρέπει να δίνεται τακτικά η δυνατότητα να υποβάλλουν προσφορές για την εκτέλεση συγκεκριμένων δρομολογίων (επ' αυτού βλέπε και το σημείο 5.6 κατωτέρω).

Στην ερμηνευτική της ανακοίνωση του 2003, η Επιτροπή επεσήμανε ότι μια σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας διάρκειας άνω των έξι ετών δεν πληροί συνήθως την απαίτηση της αναλογικότητας.

Ωστόσο, η εμπειρία της Επιτροπής από το 2003 και μετά, έχει δείξει ότι σε ορισμένες περιπτώσεις το όριο των έξι ετών εμποδίζει τους πλοιοκτήτες να υποβάλουν προσφορά, διότι θεωρούν ότι το διάστημα αυτό είναι πάρα πολύ μικρό για να αποσβέσουν τις επενδύσεις που θα πραγματοποιήσουν για την εκτέλεση της μεταφοράς. Και οι δημόσιες αρχές όμως ισχυρίζονται ότι οι συμβάσεις μικρής διάρκειας ενδέχεται να συνιστούν ανασταλτικό παράγοντα για την υλοποίηση σημαντικών επενδύσεων από τους πλοιοκτήτες, με αποτέλεσμα να υπονομεύεται η ανάπτυξη της καινοτομίας και τη βελτίωση της ποιότητας των μεταφορών. Πρέπει επίσης να υπογραμμιστεί ότι η προετοιμασία της διαδικασίας επιλογής του αναδόχου στον οποίο θα ανατεθεί η σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας στο πλαίσιο της θαλάσσιας ενδομεταφοράς απαιτεί συνήθως κάποιο χρονικό διάστημα.

Για τον λόγο αυτόν, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που διαρκούν άνω των πέντε (εφόσον η σύμβαση συνιστά παραχώρηση κατά την έννοια της οδηγίας για τις παραχωρήσεις) ή έξι ετών πληρούν την απαίτηση της αναλογικότητας υπό τον όρο ότι 1) δικαιολογούνται από αντικειμενικά κριτήρια, όπως η ανάγκη απόσβεσης των επενδύσεων που πραγματοποιούνται για την εκτέλεση της θαλάσσιας ενδομεταφοράς υπό κανονικές συνθήκες (π.χ. επενδύσεις σε σκάφη ή υποδομές) 2) και δεν οδηγούν σε μονοπωλιακό έλεγχο της αγοράς.

Με την επιφύλαξη περιπτωσιολογικής ανάλυσης και σύμφωνα με την εμπειρία της Επιτροπής και με τις πληροφορίες που έχουν διαβιβάσει οι δημόσιες αρχές, οι συμβάσεις μέγιστης διάρκειας 12 ετών μπορούν να γίνονται δεκτές εφόσον προσφέρουν τη δυνατότητα απόσβεσης μεγάλου μέρους του κόστους που συνεπάγεται ένα μέσο καινούριο οχηματαγωγό και εφόσον διασφαλίζουν την εύρυθμη λειτουργία της αγοράς. Κατά την άποψη της Επιτροπής, συμβάσεις πολύ μεγαλύτερης διάρκειας (π.χ. συμβάσεις που επιτρέπουν την πλήρη απόσβεση ενός νέου σκάφους το οποίο είναι αποδοτικό ως προς το κεφάλαιο που έχει

επενδυθεί) θα μπορούσαν να ακυρώσουν τα οφέλη της ανταγωνιστικής πίεσης που ασκείται στην αγορά των θαλάσσιων ενδομεταφορών[50] (βλέπε επίσης ενότητα 8 κατωτέρω).

5.5.3. Ομαδοποίηση δρομολογίων

Τα κράτη μέλη επιθυμούν συνήθως να ομαδοποιούν τα δρομολόγια δημόσιας υπηρεσίας προς και από διάφορα νησιά για να επιτυγχάνουν οικονομίες κλίμακας και να προσελκύουν μεταφορείς. Η ομαδοποίηση αυτή δεν αντιβαίνει στο δίκαιο της Ένωσης εφόσον δεν οδηγεί σε εισαγωγή διακρίσεων και δεν προκαλεί αδικαιολόγητες στρεβλώσεις στην αγορά.

Το καταλληλότερο μέγεθος ομαδοποίησης πρέπει να αποφασίζεται με γνώμονα την καλύτερη συνέργεια που μπορεί να δημιουργηθεί για την ικανοποίηση βασικών μεταφορικών αναγκών.

5.6. Χορήγηση δημόσιων επιδοτήσεων ως αντιστάθμισμα για την εκτέλεση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας

Ο κανονισμός για τις ενδομεταφορές εφαρμόζεται με τον ίδιο τρόπο, ανεξάρτητα από τη χορήγηση ή μη επιδοτήσεων. Ωστόσο, όταν χορηγείται αντιστάθμιση για την εκτέλεση υποχρεώσεων και συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, η αντιστάθμιση αυτή πρέπει να χορηγείται σύμφωνα με τους κανόνες της Συνθήκης για τις κρατικές ενισχύσεις, όπως έχουν ερμηνευτεί από το Δικαστήριο, και σύμφωνα με τους κανόνες που περιλαμβάνονται στη δέσμη νομοθετικών πράξεων της Επιτροπής που διέπουν τις κρατικές ενισχύσεις για την παροχή υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος (ΥΓΟΣ).

Η δέσμη αυτή περιλαμβάνει τις εξής νομοθετικές πράξεις:

α) μια ανακοίνωση[51] που αποσαφηνίζει τόσο τις βασικές έννοιες στις οποίες στηρίζεται η εφαρμογή των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις σε σχέση με την αντιστάθμιση που χορηγείται για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας, όσο και τις προϋποθέσεις (γνωστές και ως «κριτήρια Altmark»[52]) βάσει των οποίων η αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας δεν συνιστά κρατική ενίσχυση·

β) έναν κανονισμό της Επιτροπής σχετικά με τις ενισχύσεις ήσσονος σημασίας για την παροχή υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος (ΥΓΟΣ)[53], ο οποίος προβλέπει ότι η αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που δεν υπερβαίνει τα 500.000 ευρώ σε οποιαδήποτε περίοδο τριών οικονομικών ετών δεν θεωρείται κρατική ενίσχυση, υπό τον όρο ότι πληρούνται οι όροι που προβλέπονται στον εν λόγω κανονισμό·

γ) μια απόφαση[54] στην οποία καθορίζονται οι όροι βάσει των οποίων κρατικές ενισχύσεις υπό μορφή αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας είναι

---

50 Στην απόφαση της 10ης Ιουλίου 2006 στην υπόθεση 323/03, *Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων κατά Βασιλείου της Ισπανίας* (Συλλογή 2006, σ. I-2161), το Δικαστήριο έκρινε ότι εθνικό μέτρο με το οποίο ανατίθενται αποκλειστικά θαλάσσιες μεταφορές σε μία μόνον επιχείρηση, με παραχώρηση διάρκειας είκοσι ετών και δυνατότητα ανανεώσεως για δέκα ακόμη έτη συνιστά περιορισμό της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών (σκέψη 44).

51 Ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την εφαρμογή των κανόνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις κρατικές ενισχύσεις στην αντιστάθμιση για παροχή δημόσιας υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος, ΕΕ C 8 της 11.1.2012, σ. 4.

52 Υπόθεση C-280/00, *Altmark Trans GmbH και Regierungspräsidium Magdeburg κατά Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*.

53 Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 360/2012 της Επιτροπής, της 25ης Απριλίου 2012, σχετικά με την εφαρμογή των άρθρων 107 και 108 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις ενισχύσεις ήσσονος σημασίας οι οποίες χορηγούνται σε επιχειρήσεις που παρέχουν υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος (ΕΕ L 114 της 26.4.2012, σ. 8).

54 Απόφαση για την εφαρμογή του άρθρου 106 παράγραφος 2 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις κρατικές ενισχύσεις υπό μορφή αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας

συμβιβάσιμες με την εσωτερική αγορά και εξαιρούνται από την υποχρέωση κοινοποίησης·

δ) ένα πλαίσιο για τις κρατικές ενισχύσεις υπό μορφή αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας[55] στο οποίο καθορίζονται οι προϋποθέσεις κάτω από τις οποίες η αντιστάθμιση που υπόκειται στην απαίτηση κοινοποίησης[56] μπορεί να θεωρείται συμβιβάσιμη με το άρθρο 106 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ·

ε) επίσης, έναν οδηγό που δημοσίευσε η Επιτροπή για την εφαρμογή των κανόνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις, τις δημόσιες συμβάσεις και την εσωτερική αγορά στις υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος, και ιδίως στις κοινωνικές υπηρεσίες κοινής ωφέλειας[57], παρέχοντας περαιτέρω κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την εφαρμογή των κανόνων για τις ΥΓΟΣ.

5.7. Η περίπτωση των «*μικρών νησιών*»

Οι διαδικασίες υποβολής προσφορών για τις συμβάσεις ανάθεσης δημόσιων υπηρεσιών στον τομέα της ναυτιλίας μπορούν να γίνουν υπερβολικά περίπλοκες όταν το αντικείμενό τους είναι η οργάνωση μεταφορών για μικρά νησιά, οι οποίες συνήθως προσελκύουν μόνο τοπικούς μεταφορείς.

Προκειμένου να συγκερασθεί αυτή η ιδιαιτερότητα με την ανάγκη τήρησης των αρχών της διαφάνειας και της αποφυγής διακρίσεων, η οποία μπορεί να επιτευχθεί μόνο με ανοικτές, ισότιμες και αμερόληπτες διαδικασίες υποβολής προσφορών, η Επιτροπή θεωρεί ότι, με την επιφύλαξη της κατά περίπτωση εφαρμογής των κανόνων για τις δημόσιες συμβάσεις και για τις κρατικές ενισχύσεις της Ένωσης, η επιλογή του κατάλληλου μεταφορέα για την εξυπηρέτηση ενός μικρού νησιού θα μπορούσε να γίνεται μετά από απλή πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος και χωρίς διαδικασία επίσημου διαγωνισμού, υπό τον όρο ότι η σχετική πρόσκληση ανακοινώνεται σε επίπεδο Ένωσης – διαδικασία που είναι πολύ εύκολο να οργανωθεί. Η Επιτροπή θεωρεί ότι συμβάσεις διάρκειας άνω των 12 ετών μπορούν να γίνουν αποδεκτές.

Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 δεν περιλαμβάνει ορισμό για τα μικρά νησιά. Για τους σκοπούς της παρούσας ανακοίνωσης, η εμπειρία και ιδίως μια μελέτη που διενεργήθηκε για λογαριασμό της Επιτροπής[58] δείχνουν ότι ως «*μικρά νησιά*» θα μπορούσαν να νοούνται τα νησιά στα οποία ο συνολικός ετήσιος αριθμός μεταφερόμενων δια θαλάσσης επιβατών από και προς το νησί δεν υπερβαίνει τους 300 000. Το όριο των 300 000 επιβατών αφορά τις απλές διαδρομές, δηλαδή το μετ' επιστροφής ταξίδι ενός επιβάτη στο νησί υπολογίζεται δύο φορές. Όσον αφορά τις εξόχως απόκεντρες περιφέρειες, το ανώτατο αυτό όριο ισχύει για τις μετακινήσεις στο εσωτερικό της περιφέρειας (και όχι για τις μετακινήσεις μεταξύ ενός εξόχως απόκεντρου νησιού και της ηπειρωτικής χώρας).

Οι απλοποιημένοι κανόνες ενδέχεται καταρχήν να ισχύουν για τις μεταφορές επιβατών και εμπορευμάτων που πραγματοποιούνται στο πλαίσιο συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας

υπηρεσίας που χορηγούνται σε ορισμένες επιχειρήσεις επιφορτισμένες με τη διαχείριση υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος (ΕΕ L 7 της 11.1.2012, σ. 3).

55 Ανακοίνωση της Επιτροπής - Πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις κρατικές ενισχύσεις υπό μορφή αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας, ΕΕ C 8 της 11.1.2012, σ. 15.

56 Εφόσον η αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας δεν εκπληρώνει τα κριτήρια Altmark, δεν καλύπτεται από τον κανονισμό για τις ενισχύσεις ήσσονος σημασίας των ΥΓΟΣ και δεν εμπίπτει στην εξαίρεση κατά κατηγορία στο πλαίσιο της απόφασης.

57 SWD(2013) 53 τελικό/2, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα http://ec.europa.eu/competition/state_aid/overview/new_guide_eu_rules_procurement_el.pdf

58 Study on Small Islands and Estuaries [Μελέτη για τα μικρά νησιά και τις εκβολές ποταμών] (2002), ICF Consulting

υπηρεσίας προς και από ένα «*μικρό νησί*». Ωστόσο, η διακίνηση εμπορευμάτων, η οποία μπορεί κατά κανόνα να διέπεται από όρους ανταγωνισμού, πρέπει να αποκλείεται όταν συντρέχει κίνδυνος αδικαιολόγητης στρέβλωσης της αγοράς.

Όταν ο ίδιος μεταφορέας εξυπηρετεί πολλά μικρά νησιά, ο συνολικός αριθμός επιβατών που μεταφέρει ο εν λόγω μεταφορέας στο πλαίσιο της δημόσιας υπηρεσίας θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη για τον υπολογισμό του προαναφερθέντος ορίου.

6. ΜΕΤΡΑ ΔΙΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

Το άρθρο 5 του κανονισμού προβλέπει ότι τα κράτη μέλη μπορούν να ζητήσουν από την Επιτροπή να λάβει μέτρα διασφάλισης *«σε περίπτωση που σημειωθεί σοβαρή διαταραχή της αγοράς των εσωτερικών μεταφορών εξαιτίας της ελευθέρωσης των ενδομεταφορών»*. Το άρθρο 2 παράγραφος 5 προβλέπει ότι αυτά τα μέτρα μπορούν να εφαρμοστούν για ένα έτος κατ' ανώτατο όριο, εφόσον εμφανιστούν προβλήματα στην αγορά τα οποία *«θα οδηγήσουν κατά πάσα πιθανότητα σε σοβαρό και, ενδεχομένως, διαρκές πλεόνασμα προσφοράς σε σχέση με τη ζήτηση, οφείλονται σε δραστηριότητες θαλάσσιων ενδομεταφορών ή επιδεινώνονται από αυτές και συνιστούν σοβαρή απειλή για την οικονομική σταθερότητα και επιβίωση σημαντικού αριθμού πλοιοκτητών της Κοινότητας, υπό τον όρο ότι οι βραχυπρόθεσμες και μεσοπρόθεσμες προβλέψεις για την εν λόγω αγορά δεν δείχνουν καμία ουσιαστική και διαρκή βελτίωση»*.

Η εν λόγω διάταξη έχει εφαρμοστεί μία μόνο φορά στην Ισπανία, μόλις τέθηκε σε ισχύ ο κανονισμός[59].

Πρέπει να σημειωθεί ότι μεμονωμένες χρεοκοπίες πλοιοκτητών σε συγκεκριμένη γραμμή δεν είναι αρκετές για να δικαιολογήσουν την εφαρμογή αυτής της διάταξης.

Σύμφωνα με τις εκθέσεις για τις ενδομεταφορές που δημοσιεύθηκαν μετά την έναρξη ισχύος του κανονισμού, η ελευθέρωση των ενδομεταφορών δεν έχει επιφέρει άλλη σοβαρή διαταραχή στην αγορά των εσωτερικών μεταφορών. Και το πιο πιθανό είναι μια τέτοια διαταραχή να μην προκληθεί ούτε και τώρα, καθώς οι περισσότερες μεταφορές έχουν ήδη ελευθερωθεί.

7. ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ

Το άρθρο 6 του κανονισμού προβλέπει διάφορες προσωρινές παρεκκλίσεις από την εφαρμογή του κανονισμού. Οι παρεκκλίσεις που καθορίζονται στο συγκεκριμένο άρθρο έληξαν το 2004. Με την προσχώρηση της Κροατίας, η οποία έγινε κράτος μέλος της ΕΕ την 1η Ιουλίου 2013, το άρθρο 6 του κανονισμού τροποποιήθηκε προκειμένου να διασφαλιστούν προσωρινές παρεκκλίσεις για την Κροατία[60].

Σύμφωνα με το νέο άρθρο 6 παράγραφος 4, οι συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας προς και μεταξύ των νησιών της Κροατίας που έχουν συναφθεί πριν από την προσχώρηση της Κροατίας επιτρέπεται να συνεχίσουν να ισχύουν μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2016.

---

[59] Απόφαση 93/396/ΕΟΚ της Επιτροπής, της 13ης Ιουλίου 1993, σχετικά με την αίτηση της Ισπανίας για έγκριση από την Επιτροπή παράτασης των μέτρων διασφάλισης που προβλέπονται στο άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 του Συμβουλίου για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ) (ΕΕ L 173 της 16.7.1993, σ. 33).

[60] Πράξη περί των όρων προσχωρήσεως της Δημοκρατίας της Κροατίας και των προσαρμογών της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση, της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Συνθήκης περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Ατομικής Ενέργειας, άρθρο 18 και Παράρτημα V, σημείο 7 παράγραφος 1 (ΕΕ L 112 της 24.4.2012, σ. 21).

Σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 5 στις γραμμές κρουαζιέρας που εκτελούνται μεταξύ κροατικών λιμένων από σκάφη μικρότερα των 650 gt επιτρέπονται σκάφη νηολογημένα στην Κροατία που φέρουν τη σημαία της, τα οποία εκμεταλλεύονται ναυτιλιακές εταιρίες που έχουν ιδρυθεί σύμφωνα με το κροατικό δίκαιο, των οποίων ο κύριος τόπος επαγγελματικής δραστηριότητας βρίσκεται στην Κροατία και ασκείται εκεί ο πραγματικός έλεγχός τους.

Τέλος, το άρθρο 6 παράγραφος 6 προβλέπει πρόσθετα μέτρα διασφάλισης μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2014 σχετικά με τις υπηρεσίες κρουαζιέρας που εκτελούνται μεταξύ λιμένων κράτους μέλους εκτός της Κροατίας από τα κροατικά σκάφη μικρότερα των 650 gt. Η Επιτροπή έχει τη δυνατότητα, κατόπιν τεκμηριωμένου αιτήματος κράτους μέλους, να αποφασίσει, εντός 30 εργάσιμων ημερών, ότι τα κροατικά σκάφη δεν θα εκτελούν κρουαζιέρας μεταξύ των λιμένων ορισμένων περιοχών κράτους μέλους άλλου από την Κροατία, εφόσον καταδειχθεί ότι η εκτέλεση αυτών των μεταφορών επιφέρει σοβαρές διαταραχές ή δημιουργεί απειλή σοβαρών διαταραχών στην εσωτερική αγορά μεταφορών των σχετικών περιοχών.

Εάν, μετά τη λήξη της περιόδου των 30 εργάσιμων ημερών, η Επιτροπή δεν έχει λάβει απόφαση επί του θέματος, το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος δικαιούται να εφαρμόσει μέτρα διασφάλισης μέχρι να ληφθεί απόφαση από την Επιτροπή. Σε επείγουσες περιπτώσεις, το κράτος μέλος μπορεί να λάβει μονομερώς τα ενδεδειγμένα προσωρινά μέτρα, τα οποία είναι δυνατόν να παραμείνουν σε ισχύ μέχρι τρεις το πολύ μήνες και να ενημερώσει την Επιτροπή. Η Επιτροπή έχει τη δυνατότητα να καταργήσει τα μέτρα ή να τα επιβεβαιώσει μέχρι να λάβει οριστική απόφαση.

8. ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ (ΕΚ) ΑΡΙΘ. 1370/20007 ΣΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΕΝΔΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές και την κατάργηση των κανονισμών του Συμβουλίου (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 και (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70[61], εκδόθηκε στις 23 Οκτωβρίου 2007. Σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 2, ο κανονισμός ισχύει για την εθνική και διεθνή παροχή δημοσίων υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών, με τρένο ή άλλα μέσα σταθερής τροχιάς, καθώς και οδικών μεταφορικών υπηρεσιών. Στο ίδιο άρθρο ορίζεται ότι «*τα κράτη μέλη δύνανται να εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό στις δημόσιες επιβατικές μεταφορές της εσωτερικής ναυσιπλοΐας και, υπό την επιφύλαξη του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92, στα εθνικά θαλάσσια ύδατα*».

Επειδή στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 δεν ορίζεται η έννοια των «εθνικών θαλάσσιων υδάτων» και δεδομένου ότι η έννοια αυτή δεν ορίζεται σε καμία ευρωπαϊκή ή διεθνή νομοθετική πράξη, η Επιτροπή δέχθηκε πολλά ερωτήματα σχετικά με την εφαρμογή του συγκεκριμένου κανονισμού στις γραμμές θαλάσσιων ενδομεταφορών.

Πρώτον, η Επιτροπή θα ήθελε να επισημάνει ότι ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 δεν ισχύει αυτόματα για τις συγκοινωνίες που εκτελούνται μέσω των εθνικών θαλάσσιων υδάτων, αλλά ισχύει μόνον εφόσον κάποιο κράτος μέλος τον θέσει ρητά σε εφαρμογή.

Δεύτερον, η πλειονότητα των συμβάσεων και υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας στις θαλάσσιες ενδομεταφορές καλύπτουν τόσο τις επιβατικές όσο και τις εμπορευματικές μεταφορές που εκτελούνται με επιβατηγά/εμπορευματικά οχηματαγωγά πλοία, ενώ ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 επιτρέπεται να εφαρμόζεται στις συγκοινωνίες και όχι στις μεταφορές εμπορευμάτων. Ως εκ τούτου, τα κράτη μέλη έχουν την ευχέρεια να μην

[61] ΕΕ L 315 της 3.12.2007, σ. 1.

εφαρμόζουν τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 σε μικτές συμβάσεις ανάθεσης δημόσιων υπηρεσιών οι οποίες περιλαμβάνουν και τη μεταφορά εμπορευμάτων.

Τέλος, τα κράτη μέλη έχουν τη δυνατότητα να εφαρμόζουν τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 στις συγκοινωνίες που εκτελούνται μέσω των εθνικών θαλάσσιων υδάτων εφόσον δεν θίγεται η εφαρμογή του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92. Ως εκ τούτου, σε περίπτωση που υπάρξει σύγκρουση διατάξεων των δύο αυτών κανονισμών, ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 πρέπει να υπερισχύει της επίμαχης διάταξης του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007. Ο κανονισμός αριθ. 1370/2007 συμπληρώνει ίσως τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 όταν δεν υπάρχει αντίφαση μεταξύ τους.

Ορισμένες διατάξεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 που φαίνεται να επηρεάζουν την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92, και ιδίως τις διατάξεις για την απευθείας ανάθεση συμβάσεων, την αποκλειστικότητα ή τη διάρκεια των συμβάσεων, εξετάζονται συνοπτικά παρακάτω[62]. Η αξιολόγηση της ταυτόχρονης εφαρμογής και των δύο κανονισμών καλύπτει μόνο τα συχνότερα ερωτήματα που έχουν τεθεί στην Επιτροπή μετά την έναρξη ισχύος του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 και όχι το σύνολο των διατάξεων του κανονισμού.

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 προβλέπει ότι οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας πρέπει να ανατίθενται με ανοικτές, διαφανείς και αμερόληπτες διαγωνιστικές διαδικασίες[63]. Ωστόσο, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 προβλέπει ορισμένες εξαιρέσεις από αυτόν τον γενικό κανόνα, όπως π.χ. το άρθρο 5 παράγραφος 4 που ορίζει ότι οι αρμόδιες αρχές μπορούν να αποφασίσουν να αναθέσουν απευθείας συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας μικρής αξίας ή σε μικρή και μεσαία επιχείρηση χωρίς να προσφύγουν σε διαδικασία υποβολής προσφορών. Η Επιτροπή θεωρεί ότι η εν λόγω απευθείας ανάθεση αντιβαίνει καταρχήν την αρχή της αποφυγής διακρίσεων μεταξύ των πλοιοκτητών, όπως προβλέπεται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι, όταν τα κράτη μέλη εφαρμόζουν τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1370/2007, δεν έχουν τη δυνατότητα να αναθέτουν απευθείας συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας για επιβατικές μεταφορές που εκτελούνται μέσω των εθνικών θαλάσσιων υδάτων, χωρίς να ακολουθούν διαδικασίες που διασφαλίζουν τη συμμόρφωση με τις αρχές της αποφυγής των διακρίσεων, της διαφάνειας και της αμεροληψίας (βλέπε ενότητα 5.4 και 5.7 σχετικά με τους απλοποιημένους κανόνες για τα «μικρά νησιά»).

Σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 1 και το άρθρο 2 στοιχείο στ) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007, τα κράτη μέλη έχουν τη δυνατότητα να χορηγούν στους μεταφορείς αποκλειστικό δικαίωμα σε αντιστάθμιση για την εκπλήρωση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Στην αιτιολογική σκέψη 8 υπενθυμίζεται ότι οι αγορές επιβατικών μεταφορών που δεν διέπονται από ρυθμίσεις και στις οποίες δεν υπάρχουν αποκλειστικά δικαιώματα θα πρέπει να διατηρήσουν τα χαρακτηριστικά τους και τον τρόπο λειτουργίας τους, εφόσον συμβιβάζονται με τις απαιτήσεις της Συνθήκης. Η αποκλειστικότητα δεν αφορά τόσο τις θαλάσσιες ενδομεταφορές, διότι στον τομέα αυτόν μπορούν καταρχήν να λαμβάνονται λιγότερο περιοριστικά μέτρα από τα κράτη μέλη για την κάλυψη των δημόσιων μεταφορικών αναγκών (βλέπε παράγραφο 5.5.1 της εν λόγω ανακοίνωσης). Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι τα κράτη μέλη έχουν τη δυνατότητα να μην εφαρμόζουν την αποκλειστικότητα με βάση το άρθρο 3 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007

---

62 Βλέπε επίσης την ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με ερμηνευτικές κατευθυντήριες γραμμές που αφορούν τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές, COM(2014) XXX.

63 Άρθρο 5 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007.

στις συγκοινωνίες που εκτελούνται μέσω εθνικών θαλάσσιων υδάτων και δεν υπόκεινται σε αποκλειστικά δικαιώματα δυνάμει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92.

Το άρθρο 4 παράγραφος 3 πρώτο εδάφιο του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 ορίζει ότι η διάρκεια των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας «*δεν υπερβαίνει τα δέκα έτη για υπηρεσίες με αστικά και υπεραστικά λεωφορεία και τα δεκαπέντε έτη για υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών με σιδηροδρομικά ή άλλα μέσα σταθερής τροχιάς*». Ο κανονισμός δεν προβλέπει τρόπους εφαρμογής του εν λόγω άρθρου στις συμβάσεις συγκοινωνιών που εκτελούνται μέσω των εθνικών θαλάσσιων υδάτων. Αντίθετα, στο δεύτερο εδάφιο του ίδιου άρθρου αναφέρεται ότι όταν οι μεταφορές με τρένο ή άλλα μέσα σταθερής τροχιάς αντιπροσωπεύουν άνω του 50 % της αξίας των μεταφορών αυτών, η διάρκεια των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που αφορούν συνδυασμένες μεταφορές περιορίζεται στα δεκαπέντε έτη. Η Επιτροπή θεωρεί ότι, όταν ένα κράτος μέλος αποφασίσει να εφαρμόσει τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 στις συγκοινωνίες που εκτελούνται μέσω των εθνικών θαλάσσιων υδάτων, θα πρέπει να περιορίζει τη διάρκεια των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που συνάπτονται για διάφορα μέσα μεταφοράς –συμπεριλαμβανομένων των μεταφορών μέσω των εθνικών θαλάσσιων υδάτων – στα 15 έτη κατ' ανώτατο όριο, υπό τον όρο ότι πληρούνται οι προϋποθέσεις που προβλέπονται στο άρθρο 4 παράγραφος 3 δεύτερο εδάφιο.

Η εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 στις επιβατικές μεταφορές που εκτελούνται μέσω των εθνικών θαλάσσιων υδάτων είναι ίσως χρήσιμη όταν οι συγκεκριμένες μεταφορές εντάσσονται σε ένα ευρύτερο αστικό, προαστιακό ή περιφερειακό δίκτυο συγκοινωνιών (π.χ. στο πλαίσιο ενιαίου τοπικού δικτύου συγκοινωνιών σε εκβολές ποταμών ή λιμνοθάλασσα).

Κάθε φορά που κάποιο κράτος μέλος αποφασίζει να εφαρμόσει τον συγκεκριμένο κανονισμό στις συγκοινωνίες που εκτελούνται μέσω εθνικών θαλάσσιων υδάτων, θα πρέπει να εξετάζει εάν υπάρχουν διατάξεις στην οικεία εθνική νομοθεσία που εμποδίζουν την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92. Η Επιτροπή θα ήθελε επίσης να επισημάνει ότι, σύμφωνα με τις υποχρεώσεις που απορρέουν από το άρθρο 9 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92, τα κράτη μέλη πρέπει να ζητούν τη γνώμη της Επιτροπής πριν λάβουν μέτρα για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 στις συγκοινωνίες που εκτελούνται μέσω εθνικών θαλάσσιων υδάτων[64].

[64] Σχετικά με την υποχρέωση της διαβούλευσης βλέπε απόφαση της 9ης Μαρτίου 2006 στην υπόθεση C-323/03, *Επιτροπή κατά Βασιλείου της Ισπανίας* (Συλλογή 2006, σ. I-2161, σκέψεις 69-70).