Tento dokument je třeba brát jako dokumentační nástroj a instituce nenesou jakoukoli odpovědnost za jeho obsah

►**B**

NAŘÍZENÍ RADY (EHS) č. 3577/92

ze dne 7. prosince 1992,

o uplatňování zásady volného pohybu služeb v námořní dopravě v členských státech (námořní kabotáž)

(Úř. věst. L 364, 12.12.1992, s. 7)

Ve znění:

		Úřední věstník		
		Č.	Strana	Datum
►**A1**	Smlouva o přistoupení Chorvatska (2012)	L 112	10	24.4.2012

▼B

NAŘÍZENÍ RADY (EHS) č. 3577/92

ze dne 7. prosince 1992,

o uplatňování zásady volného pohybu služeb v námořní dopravě v členských státech (námořní kabotáž)

RADA EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského hospodářského společenství, a zejména na čl. 84 odst. 2 této smlouvy,

s ohledem na pozměněný návrh Komise ([1]),

s ohledem na stanovisko Evropského parlamentu ([2]),

s ohledem na stanovisko Hospodářského a sociálního výboru ([3]),

vzhledem k tomu, že dne 12. června 1992 přijal Evropský parlament usnesení o liberalizaci námořní kabotáže a jejích hospodářských a sociálních důsledcích;

vzhledem k tomu, že v souladu s článkem 61 Smlouvy je volný pohyb služeb v oblasti námořní dopravy upraven ustanoveními hlavy o dopravě;

vzhledem k tomu, že zrušení omezení v poskytování služeb námořní dopravy v členských státech je nezbytné pro vytvoření vnitřního trhu; že vnitřní trh zahrnuje prostor bez vnitřních hranic, v němž je zajištěn volný pohyb zboží, osob, služeb a kapitálu;

vzhledem k tomu, že volný pohyb služeb by se měl vztahovat na námořní dopravu v členských státech;

vzhledem k tomu, že volný pohyb by měl platit pro všechny majitele lodí ze Společenství provozující lodě registrované v členském státě a plující pod vlajkou tohoto členského státu bez ohledu na to, zda je nebo není přímořským státem;

vzhledem k tomu, že volný pohyb bude po schválení registru EUROS rozšířen na lodě v něm registrované;

vzhledem k tomu, že k předcházení narušení hospodářské soutěže by majitelé lodí ze Společenství při výkonu volného pohybu kabotážních služeb měli vyhovět všem podmínkám pro provoz kabotáže v členském státě, kde jsou lodě registrovány; že na majitele lodí ze Společenství provozující lodě registrované v členském státě, kteří nemají oprávnění provozovat v tomto státě kabotáž, by se nicméně mělo toto nařízení vztahovat v průběhu přechodného období;

vzhledem k tomu, že zavedení volného pohybu služeb by mělo být postupné, a nikoli nutně jednotné pro všechny služby přicházející v úvahu s ohledem na povahu určitých zvláštních služeb a na rozsah úsilí, které budou muset některá národní hospodářství ve Společenství vynaložit;

([1]) Úř. věst. C 73, 19.3.1991, s. 27.
([2]) Úř. věst. C 295, 26.11.1990, s. 687 a stanovisko doručené dne 20. listopadu 1992 (dosud nezveřejněné v Úředním věstníku).
([3]) Úř. věst. C 56, 7.3.1990, s. 70.

▼B

vzhledem k tomu, že lze ospravedlnit zavedení veřejných služeb spojených s určitými právy a povinnostmi pro dané majitele lodí za účelem dostatečného zajištění pravidelné dopravy na ostrovy, z ostrovů a mezi ostrovy za předpokladu neexistence diskriminace na základě státní příslušnosti, bydliště nebo sídla;

vzhledem k tomu, že by měly být přijaty předpisy umožňující přijetí ochranných opatření ve vztahu k trhům námořní dopravy postiženým vážným narušením nebo v případě nouze; že by k tomuto účelu měly být zavedeny vhodné rozhodovací postupy;

vzhledem k tomu, že by se zřetelem na potřebu zajištění vhodného fungování vnitřního trhu a na možná přizpůsobení na základě zkušeností měla Komise podávat zprávy o uplatňování tohoto nařízení a v případě potřeby předložit doplňující návrhy,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

1. Volný pohyb služeb v námořní dopravě uvnitř členského státu (námořní kabotáž) platí od 1. ledna 1993 pro všechny majitele lodí ze Společenství provozující lodě registrované v členském státě a plující pod vlajkou tohoto členského státu, pokud tyto lodě vyhovují všem podmínkám pro provoz kabotáže v daném členském státě, včetně lodí registrovaných v registru EUROS, po schválení tohoto registru Radou.

2. Odchylně se použitelnost odstavce 1, podle něhož musí lodi vyhovět všem podmínkám pro provoz kabotáže v členských státech, ve kterých jsou registrovány, odkládá do 31. prosince 1996.

Článek 2

Pro účely tohoto nařízení se:

1. „službami námořní dopravy uvnitř členského státu (námořní kabotáží)“ rozumí služby běžně poskytované za úhradu, zahrnující zejména

   a) pevninskou kabotáž: přeprava cestujících nebo zboží po moři mezi přístavy na pevnině nebo hlavním území téhož členského státu bez zastávek v ostrovních přístavech;

   b) služby pobřežního zásobování: přeprava cestujících nebo zboží po moři mezi jakýmkoli přístavem členského státu a zařízeními nebo konstrukcemi umístěnými na kontinentálním šelfu daného členského státu;

   c) ostrovní kabotáž: přeprava cestujících nebo zboží po moři mezi

      — přístavy na pevnině a na jednom nebo více ostrovech téhož členského státu,

      — přístavy na ostrovech téhož členského státu.

▼B

Ceuta a Melilla se považují za ostrovní přístavy;

2. „majitelem lodi ze Společenství“ rozumí:

a) státní příslušníci členského státu usazení v členském státě v souladu s právními předpisy daného členského státu provozující lodní dopravu;

b) společnosti lodní dopravy usazené v souladu s právními předpisy členského státu, jejichž hlavní závod se nachází v členském státě a výkon účinné kontroly je prováděn v členském státě;

nebo

c) státní příslušníci členského státu usazení mimo Společenství nebo společnosti lodní dopravy usazené mimo Společenství kontrolované příslušníky členského státu, pokud jsou jejich lodi registrovány v členském státě a plují pod vlajkou členského státu v souladu s jeho právními předpisy;

3. „zakázkou na veřejné služby“ rozumí smlouva uzavřená mezi příslušnými orgány členského státu a majitelem lodi ze Společenství za účelem poskytování dostatečných dopravních služeb veřejnosti.

Zakázka na veřejné služby zahrnuje zejména

— dopravní služby, které splňují stanovené normy plynulosti, pravidelnosti, výkonnosti a kvality,

— doplňkové dopravní služby,

— dopravní služby za daných přepravních sazeb a podmínek, zejména pro určité skupiny cestujících či na určitých trasách,

— přizpůsobení služeb skutečným potřebám;

4. „závazky veřejné služby“ rozumějí závazky, které by daný majitel lodi ze Společenství sledující vlastní obchodní zájmy nepřevzal nebo nepřevzal ve stejném rozsahu nebo za stejných podmínek;

5. „vážným narušením vnitřního dopravního trhu“ rozumí výskyt potíží tomuto trhu vlastních, které

— mohou vést k vážnému a trvajícímu převýšení nabídky nad poptávkou,

— plynou z námořní kabotáže nebo se jí mohou zhoršit a

— vážně ohrožují finanční stabilitu a existenci významného počtu majitelů lodí ze Společenství,

pokud krátkodobé a střednědobé předpovědi pro daný trh nenaznačují žádná podstatná a trvalá zlepšení.

Článek 3

1. Pro lodě provádějící pevninskou kabotáž a pro výletní lodě spadají veškeré záležitosti týkající se posádky do pravomoci státu, v němž je loď registrována (stát vlajky), kromě lodí menších než 650 gt, na které lze uplatnit podmínky hostitelského státu.

▼B

2. Pro lodě provádějící ostrovní kabotáž patří veškeré záležitosti týkající se posádky do pravomoci státu, v němž loď provozuje služby námořní dopravy (hostitelský stát).

3. Pro nákladní lodě nad 650 gt provozující ostrovní kabotáž, pokud dané cestě předchází cesta do jiného státu nebo cesta z jiného státu nebo taková cesta následuje, nicméně od 1. ledna 1999 platí, že veškeré záležitosti týkající se posádky spadají do pravomoci státu, kde je loď registrována (stát vlajky).

4. Komise provede hloubkové posouzení hospodářských a sociálních důsledků liberalizace ostrovní kabotáže a podá zprávu Radě nejpozději do 1. ledna 1997.

Na základě této zprávy předloží Komise Radě návrh, který může zahrnovat změnu ustanovení odstavců 2 a 3 o státní příslušnosti posádky, tak aby byl systém v konečné podobě schválen Radou včas a nejpozději do 1. ledna 1999.

Článek 4

1. Členský stát může uzavřít zakázky na veřejné služby nebo uložit závazky veřejných služeb jako podmínku pro poskytování služeb kabotáže společnostem lodní dopravy podílejícím se na pravidelné dopravě na ostrovy, z ostrovů a mezi ostrovy.

Pokud členský stát uzavírá zakázky na veřejné služby nebo ukládá závazky veřejných služeb, činí tak na nediskriminačním základě ve vztahu ke všem majitelům lodí ze Společenství.

2. Při ukládání závazků veřejných služeb se členské státy omezují požadavky týkající se obsluhovaných přístavů, pravidelnosti, plynulosti, četnosti a výkonnosti při poskytování služeb, uplatňovaných přepravních sazeb a obsluhy lodi posádkou.

Každá případná náhrada za závazky veřejných služeb musí být vyplácena všem majitelům lodí ze Společenství.

3. Stávající zakázky na veřejné služby mohou zůstat v platnosti do uplynutí doby, na kterou byly uzavřeny.

Článek 5

1. V případě vážného narušení vnitřního dopravního trhu v důsledku liberalizace kabotáže může členský stát požádat Komisi o přijetí ochranných opatření.

Po konzultaci ostatních členských států rozhodne Komise případně o nutných ochranných opatřeních do 30 pracovních dnů od obdržení dané žádosti členského státu. Taková opatření mohou zahrnovat dočasné vyloučení dané oblasti z rozsahu působnosti tohoto nařízení, nepřesahující 12 měsíců.

Komise sdělí Radě a členským státům každé své rozhodnutí o ochranných opatřeních.

▼B

Pokud do 30 pracovních dnů Komise nerozhodne, je příslušný členský stát oprávněn uplatňovat požadovaná opatření, dokud Komise nerozhodne.

Avšak v případě nouze mohou členské státy jednostranně přijmout vhodná prozatímní opatření, která mohou zůstat v platnosti nejdéle 3 měsíce. V tom případě musí členský stát neprodleně uvědomit Komisi o jejich přijetí. Komise může opatření změnit nebo je potvrdit s úpravou nebo bez úpravy, dokud nepřijme konečné rozhodnutí podle předchozího pododstavce.

2. Komise může také po konzultaci členských států přijmout ochranná opatření z vlastního podnětu.

Článek 6

1. Odchylně se z oblasti působnosti tohoto nařízení dočasně vyjímají tyto služby námořní dopravy provozované ve Středomoří a podél pobřeží Španělska, Portugalska a Francie:

— výletní plavby, do 1. ledna 1995,

— přeprava strategického zboží (ropa, ropné produkty, pitná voda), do 1. ledna 1997,

— služby lodí menších než 650 gt, do 1. ledna 1998,

— pravidelné služby osobní a trajektové přepravy, do 1. ledna 1999.

2. Odchylně se z uplatňování tohoto nařízení dočasně vyjímá ostrovní kabotáž ve Středozemním moři a kabotáž, pokud jde o Kanárské ostrovy, Azory, Madeiru, Ceutu a Melillu, francouzské ostrovy podél atlantického pobřeží a francouzské zámořské departmenty, a to do 1. ledna 1999.

3. Z důvodu sociální a hospodářské soudržnosti se odchylky stanovené v odstavci 2 rozšiřují na Řecko až do 1. ledna 2004 pro pravidelné služby osobní a trajektové přepravy a lodi menší než 650 gt.

▼A1

4. Odchylně od čl. 4 odst. 1 druhého pododstavce mohou být zakázky na veřejné služby uzavřené přede dnem přistoupení Chorvatska nadále uplatňovány až do 31. prosince 2016.

5. Odchylně od čl. 1 odst. 1 jsou do 31. prosince 2014 výletní plavby provozované mezi chorvatskými přístavy loděmi menšími než 650 GT (hrubá prostornost) vyhrazeny lodím registrovaným v Chorvatsku, plujícím pod chorvatskou vlajkou a provozovaným společnostmi lodní dopravy, jež byly zřízeny podle chorvatského práva a jejichž hlavní sídlo ekonomické činnosti se nachází v Chorvatsku, kde je rovněž vykonávána faktická kontrola.

6. Odchylně od čl. 1 odst. 1 může Komise po dobu přechodného období do 31. prosince 2014 na základě odůvodněné žádosti některého z členských států do 30 pracovních dnů od obdržení žádosti rozhodnout, že lodě využívající výjimky uvedené v odstavci 5 tohoto článku nesmějí provozovat výletní plavby mezi přístavy určitých oblastí členského státu

▼A1

jiného než je Chorvatsko, pokud se prokáže, že poskytování těchto služeb vážně narušuje nebo by mohlo vážně narušit vnitřní dopravní trh v dotčených oblastech. Pokud Komise nepřijme do 30 pracovních dnů žádné rozhodnutí, je příslušný členský stát oprávněn uplatňovat ochranná opatření, dokud Komise nerozhodne. V případě nouze může daný členský stát jednostranně přijmout vhodná prozatímní opatření, která mohou zůstat v platnosti nejdéle tři měsíce. Tento členský stát o tom Komisi neprodleně uvědomí. Komise může daná opatření zrušit nebo je potvrdit do doby, než přijme konečné rozhodnutí. Členské státy jsou průběžně informovány.

▼B

Článek 7

Na otázky v působnosti tohoto nařízení se vztahuje článek 62 Smlouvy.

Článek 8

Aniž jsou dotčena ustanovení Smlouvy o právu usazování a aniž je dotčeno toto nařízení, může osoba provozující služby námořní dopravy k tomuto účelu dočasně provozovat svou činnost v členských státech, kde jsou dané služby provozovány, za stejných podmínek, které daný stát ukládá vlastním státním příslušníkům.

Článek 9

Před přijetím právních a správních předpisů k provedení tohoto nařízení konzultují členské státy Komisi. Uvědomí ji o každém přijatém opatření.

Článek 10

Komise podá Radě do 1. ledna 1995 a následně každé dva roky zprávu o uplatňování tohoto nařízení a případně předloží veškeré potřebné návrhy.

Článek 11

Toto nařízení vstupuje v platnost dnem 1. ledna 1993.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.