Šis dokuments ir izveidots vienīgi dokumentācijas nolūkos, un iestādes neuzņemas nekādu atbildību par tā saturu

►**B**

PADOMES REGULA (EEK) Nr. 3577/92

(1992. gada 7. decembris),

ar ko piemēro principu, kurš paredz jūras transporta pakalpojumu sniegšanas brīvību dalībvalstīs (jūras kabotāža)

(OV L 364, 12.12.1992., 7. lpp.)

Grozīta ar:

		Oficiālais Vēstnesis		
		Nr.	Lappuse	Datums
►**A1**	Līgums par Horvātijas pievienošanos (2012)	L 112	10	24.4.2012.

▼B

PADOMES REGULA (EEK) Nr. 3577/92

(1992. gada 7. decembris),

ar ko piemēro principu, kurš paredz jūras transporta pakalpojumu sniegšanas brīvību dalībvalstīs (jūras kabotāža)

EIROPAS KOPIENU PADOME,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas kopienas dibināšanas līgumu, un jo īpaši tā 84. panta 2. punktu,

ņemot vērā Komisijas grozīto priekšlikumu ([1]),

ņemot vērā Eiropas Parlamenta atzinumu ([2]),

ņemot vērā Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu ([3]),

tā kā Eiropas Parlaments 1992. gada 12. jūnijā pieņēma Rezolūciju par jūras kabotāžas liberalizāciju un tās ekonomiskajām un sociālajām sekām;

tā kā saskaņā ar Līguma 61. pantu pakalpojumu sniegšanas brīvība jūras transporta jomā ir jāregulē ar noteikumiem, kas izklāstīti sadaļā par transportu;

tā kā ierobežojumu atcelšana jūras transporta pakalpojumu sniegšanā dalībvalstīs ir nepieciešama iekšējā tirgus izveidei; tā kā iekšējais tirgus aptvers teritoriju, kurā nodrošināta preču, personu, pakalpojumu un kapitāla brīva aprite;

tā kā dalībvalstīs tādēļ būtu jāpiemēro pakalpojumu sniegšanas brīvība jūras transportā;

tā kā ieguvēji no šīs brīvības būtu Kopienas kuģu īpašnieki, kuru kuģi ir reģistrēti dalībvalstī un peld ar dalībvalsts karogu, neatkarīgi no tā, vai dalībvalsts teritorijai ir piekrastes līnija;

tā kā šī brīvība attieksies arī uz kuģiem, kas reģistrēti "*Euros*", kad šis reģistrs būs apstiprināts;

tā kā, lai izvairītos no konkurences traucējumiem, Kopienas kuģu īpašniekiem, kas izmanto kabotāžas pakalpojumu sniegšanas brīvību, būtu jāievēro visi nosacījumi kabotāžas pakalpojumu veikšanai dalībvalstī, kurā reģistrēti viņu kuģi; tā kā Kopienas kuģu īpašniekiem, kuru kuģi ir reģistrēti dalībvalstī un kam nav tiesību veikt kabotāžu šajā valstī, pārejas laikā tomēr būtu jāgūst labums no šīs regulas;

tā kā šī brīvība būtu jāievieš pakāpeniski un nebūtu jāparedz visiem attiecīgajiem pakalpojumiem vienotā veidā, ņemot vērā konkrētu pakalpojumu raksturu un to, cik lieli pūliņi būs jāpieliek atsevišķu valstu tautsaimniecībām ar atšķirīgu attīstības līmeni;

([1]) OV C 73, 19.3.1991., 27. lpp.
([2]) OV C 295, 26.11.1990., 687. lpp., un 1992. gada 20. novembra atzinums (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēts).
([3]) OV C 56, 7.3.1990., 70. lpp.

▼B

tā kā valsts pasūtījuma ieviešanu, kas rada konkrētas tiesības un pienākumus attiecīgajiem kuģu īpašniekiem, var pamatot ar vajadzību nodrošināt regulāru transporta pakalpojumu uz salām, no salām un starp salām piedāvājuma atbilstību pieprasījumam neatkarīgi no valstiskās piederības vai pastāvīgās dzīves vietas;

tā kā būtu jāparedz aizsardzības pasākumi attiecībā uz jūras transporta tirgiem, kurus apdraud nopietni traucējumi, vai ārkārtējās situācijās; tā kā šim nolūkam būtu jāievieš atbilstoša lēmumu pieņemšanas kārtība;

tā kā, ņemot vērā vajadzību nodrošināt iekšējā tirgus pareizu darbību un iespējamus pieredzes radītus pielāgojumus, Komisijai būtu jāsniedz ziņojums par šīs regulas īstenošanu un, vajadzības gadījumā, jāiesniedz papildu priekšlikumi,

IR PIEŅĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

1. No 1993. gada 1. janvāra uz Kopienas kuģu īpašniekiem, kuru kuģi ir reģistrēti dalībvalstī un peld ar dalībvalsts karogu, attiecas jūras transporta pakalpojumu sniegšanas brīvība dalībvalstī (jūras kabotāža), ja šie kuģi atbilst visiem kabotāžas veikšanas nosacījumiem šajā dalībvalstī, ieskaitot kuģus, kas ir reģistrēti "*Euros*", kad Padome būs apstiprinājusi šo reģistru.

2. Izņēmuma kārtā 1. punkta noteikuma, kurā paredzēts, ka kuģiem jāatbilst visiem kabotāžas veikšanas nosacījumiem dalībvalstī, kurā tie tobrīd ir reģistrēti, piemērošana uz laiku līdz 1996. gada 31. decembrim ir apturēta.

2. pants

Šajā regulā:

1. "Jūras transporta pakalpojumi dalībvalstī (jūras kabotāža)" ir pakalpojumi, kurus parasti sniedz par atlīdzību un kuri jo īpaši ietver:

   a) kontinentālo kabotāžu: pasažieru vai kravu pārvadāšanu pa jūru starp ostām, kas atrodas kontinentā vai vienas un tās pašas dalībvalsts teritorijā, neiegriežoties salās;

   b) piegādes pakalpojumus atklātā jūrā: pasažieru vai kravu pārvadāšanu pa jūru starp jebkuru dalībvalsts ostu un iekārtām vai konstrukcijām, kas atrodas uz šīs dalībvalsts kontinentālā šelfa;

   c) salu kabotāžu: pasažieru vai kravu pārvadāšanu pa jūru starp:

      — ostām, kas atrodas vienas un tās pašas dalībvalsts kontinentālajā daļā un uz vienas vai vairākām salām,

      — ostām, kas atrodas uz vienas un tās pašas dalībvalsts salām.

▼B

Seūtu un Meliļu pielīdzina salu ostām.

2. "Kopienas kuģu īpašnieki" ir:

a) dalībvalsts pilsoņi, kas darbojas dalībvalstī saskaņā ar šīs dalībvalsts tiesību aktiem un veic darbības kuģošanas jomā;

b) kuģošanas sabiedrības, kas reģistrētas saskaņā ar dalībvalsts tiesību aktiem un kuru galvenā darbības vieta atrodas un tiek efektīvi kontrolēta dalībvalstī;

vai

c) dalībvalsts pilsoņi, kuri darbojas ārpus Kopienas, vai kuģošanas sabiedrības, kuras reģistrētas ārpus Kopienas un kuras ir dalībvalsts pilsoņu kontrolē, ja to kuģi saskaņā ar dalībvalsts tiesību aktiem ir reģistrēti šajā dalībvalstī un peld ar tās karogu.

3. "Valsts pasūtījuma līgums" ir dalībvalsts kompetento iestāžu un Kopienas kuģu īpašnieka noslēgts līgums, lai nodrošinātu sabiedrību ar attiecīgiem transporta pakalpojumiem.

Valsts pasūtījuma līgums jo īpaši var attiekties uz:

— pārvadāšanas pakalpojumiem, kas atbilst noteiktiem nepārtrauktības, sistemātiskuma, pārvadājumu jaudas un kvalitātes standartiem,

— papildu pārvadāšanas pakalpojumiem,

— pārvadāšanas pakalpojumiem par konkrētām likmēm, uz kuriem attiecas specifiski nosacījumi, jo īpaši attiecībā uz atsevišķām pasažieru kategorijām vai atsevišķiem maršrutiem,

— pakalpojumu pielāgojumu faktiskām prasībām.

4. "Valsts pasūtījuma nodrošināšanas pienākums" ir saistības, kuras attiecīgais kuģu īpašnieks neuzņemtos vai neuzņemtos tādā pašā apjomā vai ar tādiem pašiem nosacījumiem, ja viņš ņemtu vērā savas komerciālās intereses.

5. "Nopietni transporta iekšējā tirgus traucējumi" ir tādu problēmu rašanās tirgū, kas ir specifiskas šim tirgum un kas:

— varētu radīt nopietnu un potenciāli ilgstošu piedāvājuma pārsvaru pār pieprasījumu,

— radušās vai pastiprinājušās jūras kabotāžas darbību dēļ un

— nopietni apdraud ievērojama skaita Kopienas kuģu īpašnieku finansiālo stabilitāti un izdzīvošanu,

ja īstermiņa un vidēja termiņa prognozes attiecīgajam tirgum neuzrāda būtiskus un ilgstošus uzlabojumus.

3. pants

1. Attiecībā uz kuģiem, kas veic kontinentālo kabotāžu, un pasažieru laineriem atbildību par visiem jautājumiem saistībā ar kuģa komandas komplektēšanu uzņemas dalībvalsts, kurā kuģis ir reģistrēts (karoga valsts), izņemot kuģus, kuru tonnāža nepārsniedz 650 bruto tonnas, kuriem var piemērot pakalpojumu sniegšanas valsts nosacījumus.

▼B

2. Attiecībā uz kuģiem, kas veic salu kabotāžu, atbildību par visiem jautājumiem saistībā ar kuģa komandas komplektēšanu uzņemas valsts, kurā kuģis veic jūras transporta pakalpojumu (pakalpojumu sniegšanas valsts).

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

4. Komisija veic salu kabotāžas liberalizācijas ekonomiskās un sociālās ietekmes visaptverošu izpēti un vēlākais līdz 1997. gada 1. janvārim iesniedz ziņojumu Padomei.

Pamatojoties uz šo ziņojumu, Komisija iesniedz Padomei priekšlikumu, kurā var iekļaut korekcijas attiecībā uz kuģa komandas pilsonības noteikumiem, kas izklāstīti 2. un 3. punktā, lai Padome savlaicīgi un līdz 1999. gada 1. janvārim apstiprinātu galīgo sistēmu.

4. pants

1. Dalībvalsts var noslēgt valsts pasūtījuma līgumus ar kuģošanas sabiedrībām vai uzlikt valsts pasūtījuma nodrošināšanas pienākumu kā nosacījumu kabotāžas pakalpojumu sniegšanai tām kuģošanas sabiedrībām, kuras piedalās regulāros reisos uz salām, no salām un starp salām.

Ja dalībvalsts noslēdz valsts pasūtījuma līgumus vai uzliek valsts pasūtījuma nodrošināšanas pienākumu, to dara, nediskriminējot nevienu Kopienas kuģu īpašnieku.

2. Uzliekot valsts pasūtījuma nodrošināšanas pienākumu, dalībvalstu prasības attiecas tikai uz apkalpojamajām ostām, sistemātiskumu, nepārtrauktību, biežumu, pārvadājumu jaudu, piemērojamajām likmēm un kuģa komandas komplektēšanu.

Attiecīgā gadījumā visiem Kopienas kuģu īpašniekiem jābūt pieejamām kompensācijām par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumu.

3. Esošie valsts pasūtījuma līgumi var palikt spēkā līdz attiecīgā līguma termiņa izbeigšanās dienai.

5. pants

1. Ja kabotāžas liberalizācijas dēļ ir radušies nopietni transporta iekšējā tirgus traucējumi, dalībvalsts var lūgt Komisiju noteikt aizsardzības pasākumus.

Pēc apspriešanās ar pārējām dalībvalstīm Komisija attiecīgā gadījumā 30 darba dienās no dalībvalsts attiecīgā lūguma saņemšanas izlemj par nepieciešamajiem aizsardzības pasākumiem. Šādi pasākumi var ietvert attiecīgās zonas pagaidu izslēgšanu, kas nepārsniedz 12 mēnešus, no šīs regulas darbības jomas.

Komisija paziņo Padomei un dalībvalstīm visus lēmumus par tās noteiktajiem aizsardzības pasākumiem.

▼B

Ja pēc 30 darba dienu termiņa Komisija šajā sakarā nav pieņēmusi lēmumu, attiecīgā dalībvalsts ir tiesīga piemērot pieprasītos pasākumus, līdz Komisija pieņem lēmumu.

Ārkārtas situācijā dalībvalstis tomēr var vienpusēji noteikt atbilstīgus pagaidu pasākumus, kuri var palikt spēkā ne ilgāk par trim mēnešiem. Šādā gadījumā dalībvalstīm nekavējoties jāinformē Komisija par šādu pasākumu noteikšanu. Komisija līdz galīgā lēmuma pieņemšanai saskaņā ar otro daļu var atcelt vai apstiprināt attiecīgos pasākumus ar grozījumiem vai bez tiem.

2. Komisija pēc apspriešanās ar dalībvalstīm pēc savas iniciatīvas arī var paredzēt aizsardzības pasākumus.

6. pants

1. Izņēmuma kārtā no šīs regulas īstenošanas uz laiku izslēdz šādus jūras transporta pakalpojumus, ko veic Vidusjūrā un gar Spānijas, Portugāles un Francijas krastiem:

— kruīzu pakalpojumus līdz 1995. gada 1. janvārim,

— stratēģisku kravu (naftas, naftas produktu un dzeramā ūdens) pārvadājumus līdz 1997. gada 1. janvārim,

— kuģu, kuru tonnāža nepārsniedz 650 bruto tonnas, reisus līdz 1998. gada 1. janvārim,

— regulārus pasažieru pārvadājumus un prāmju satiksmi līdz 1999. gada 1. janvārim.

2. Izņēmuma kārtā no šīs regulas īstenošanas uz laiku līdz 1999. gada 1. janvārim izslēdz salu kabotāžu Vidusjūrā un kabotāžu attiecībā uz Kanāriju salu, Azoru salu un Madeiras arhipelāgiem, Seūtu un Meliļu, Francijas salām gar Atlantijas okeāna piekrasti un Francijas aizjūras departamentiem.

3. Sociālekonomiskās kohēzijas dēļ 2. punktā paredzēto izņēmumu attiecībā uz regulāriem pasažieru pārvadājumiem un prāmju satiksmi, kā arī uz kuģu, kuru tonnāža nepārsniedz 650 bruto tonnas, reisiem Grieķijai pagarina līdz 2004. gada 1. janvārim.

▼A1

4. Atkāpjoties no 4. panta 1. punkta otrās daļas, sabiedrisko pakalpojumu līgumus, kas noslēgti pirms Horvātijas pievienošanās dienas, var piemērot līdz 2016. gada 31. decembrim.

5. Atkāpjoties no 1. panta 1. punkta, līdz 2014. gada 31. decembrim kruīzu pakalpojumus starp Horvātijas ostām ar kuģiem ar kravnesību, kas mazāka par 650 bruto tonnām, var veikt tikai kuģi, kuri ir reģistrēti Horvātijā un kuģo ar Horvātijas karogu, kurus izmanto kuģošanas sabiedrības, kas veic uzņēmējdarbību saskaņā ar Horvātijas tiesību aktiem un kuru galvenā uzņēmējdarbības vieta ir un faktiskā kontrole tiek īstenota Horvātijā.

6. Atkāpjoties no 1. panta 1. punkta un uz pārejas laiku līdz 2014. gada 31. decembrim, Komisija pēc pamatota dalībvalsts lūguma var 30 darbadienās pēc attiecīgā lūguma saņemšanas pieņemt lēmumu, ka kuģi, kam piemēro šā panta 5. punktā aprakstīto atkāpi, nedrīkst sniegt kruīzu pakalpojumus starp ostām dažās teritorijās dalībvalstīs, kas nav

▼A1

Horvātija, ja izrādās, ka minētie pakalpojumi nopietni traucē vai draud nopietni traucēt attiecīgo teritoriju transporta iekšējo tirgu. Ja pēc 30 darbadienām Komisija nav pieņēmusi lēmumu, attiecīgajai dalībvalstij ir tiesības piemērot aizsardzības pasākumus līdz brīdim, kad Komisija pieņem lēmumu. Ārkārtas gadījumā dalībvalsts var vienpusēji noteikt atbilstīgus pagaidu pasākumus, kuri drīkst palikt spēkā ne ilgāk kā trīs mēnešus. Attiecīgā dalībvalsts par to nekavējoties informē Komisiju. Komisija var šos pasākumus atcelt vai tos apstiprināt līdz galīga lēmuma pieņemšanai. Par to tiek informētas dalībvalstis.

▼B

7. pants

Jautājumiem, uz ko attiecas šī regula, piemēro Līguma 62. pantu.

8. pants

Neierobežojot Līguma noteikumus attiecībā uz tiesībām veikt uzņēmējdarbību un šīs regulas noteikumus, persona, kas sniedz jūras transporta pakalpojumus, var uz laiku to darīt pakalpojumu sniegšanas valstī saskaņā ar tādiem pašiem nosacījumiem, kādus šī valsts izvirza pati saviem pilsoņiem.

9. pants

Pirms šīs regulas īstenošanai vajadzīgo normatīvo un administratīvo aktu pieņemšanas dalībvalstis apspriežas ar Komisiju. Dalībvalstis informē Komisiju par šādi pieņemtiem aktiem.

10. pants

Komisija līdz 1995. gada 1. janvārim un pēc tam reizi divos gados iesniedz Padomei ziņojumu par šīs regulas īstenošanu un, attiecīgā gadījumā, iesniedz arī priekšlikumus, ko tā uzskata par vajadzīgiem.

11. pants

Šī regula stājas spēkā 1993. gada 1. janvārī.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.