**Dokument ten służy wyłącznie do celów dokumentacyjnych i instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego zawartość**

►**B**

# ROZPORZĄDZENIE RADY (EWG) NR 3577/92

**z dnia 7 grudnia 1992 r.**

**dotyczące stosowania zasady swobody świadczenia usług w transporcie morskim w obrębie Państw Członkowskich (kabotaż morski)**

(Dz.U. L 364 z 12.12.1992, s. 7)

zmienione przez:

| | | Dziennik Urzędowy | | |
|---|---|---|---|---|
| | | nr | strona | data |
| ►**A1** | Traktat o przystąpieniu Chorwacji (2012) | L 112 | 21 | 24.4.2012 |

sprostowane przez:

►**C1** Sprostowanie, Dz.U. L 295 z 11.10.2014, s. 85 (3577/92)

▼B

# ROZPORZĄDZENIE RADY (EWG) NR 3577/92

**z dnia 7 grudnia 1992 r.**

**dotyczące stosowania zasady swobody świadczenia usług w transporcie morskim w obrębie Państw Członkowskich (kabotaż morski)**

RADA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Europejską Wspólnotę Gospodarczą, w szczególności jego art. 84 ust. 2,

uwzględniając zmieniony projekt Komisji ([1]),

uwzględniając opinię Parlamentu Europejskiego ([2]),

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ([3]),

a także mając na uwadze, co następuje:

dnia 12 czerwca 1992 r. Parlament Europejski przyjął rezolucję w sprawie liberalizacji kabotażu morskiego i jego skutków ekonomicznych i społecznych;

zgodnie z art. 61 Traktatu swoboda w świadczeniu usług w branży transportu morskiego ma podlegać postanowieniom tytułu dotyczącego transportu;

zniesienie ograniczeń w świadczeniu usług transportu morskiego w obrębie Państw Członkowskich jest niezbędne dla ustanowienia rynku wewnętrznego; rynek wewnętrzny obejmować będzie obszar, na którym zapewniony jest swobodny przepływ towarów, osób, usług i środków finansowych;

swoboda świadczenia usług powinna mieć zastosowanie w transporcie morskim w obrębie Państw Członkowskich;

beneficjentami tej swobody powinni być armatorzy Wspólnoty eksploatujący statki zarejestrowane i pływające pod banderą Państwa Członkowskiego, bez względu na to, czy posiada ono linię brzegową, czy nie;

swoboda ta zostanie rozszerzona na statki zarejestrowane w Euros, po przyjęciu tego rejestru;

w celu uniknięcia zakłóceń w konkurencji, armatorzy Wspólnoty korzystający ze swobody w celu świadczenia usług kabotażowych powinni stosować się do wszystkich warunków świadczenia usług kabotażowych w Państwie Członkowskim, w którym zarejestrowane są ich statki; armatorzy Wspólnoty eksploatujący statki zarejestrowane w Państwie Członkowskim, którzy nie mają prawa wykonywania kabotażu w tym państwie, powinni jednak korzystać z przepisów niniejszego rozporządzenia przez okres przejściowy;

wprowadzenie tej swobody powinno następować stopniowo i niekoniecznie musi uwzględniać w ten sam sposób wszystkie rodzaje takich usług, biorąc pod uwagę charakter niektórych usług specjalnych i rozmiary starań, jakie niektóre gospodarki Wspólnoty przedstawiające różne stopnie rozwoju będą musiały czynić;

([1]) Dz.U. C 73 z 19.3.1991, str. 27.
([2]) Dz.U. C 295 z 26.11.1990, str. 687 i opinia wydana dnia 20 listopada 1992 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym).
([3]) Dz.U. C 56 z 7.3.1990, str. 70.

▼B

wprowadzenie usług publicznych pociągające za sobą niektóre prawa i zobowiązania wobec zainteresowanych armatorów może być usprawiedliwione w celu zapewnienia należytego funkcjonowania regularnego transportu na wyspy, z wysp i między wyspami, pod warunkiem niedyskryminacji z powodu narodowości lub stałego miejsca zamieszkania;

powinny zostać przyjęte przepisy pozwalające na podjęcie środków ochronnych w zakresie silnie zaburzonego rynku transportu morskiego lub w razie wystąpienia na tym rynku krytycznej sytuacji; w tym celu powinno się wprowadzić odpowiednie procedury podejmowania decyzji;

uwzględniając potrzebę zapewnienia właściwego funkcjonowania rynku wewnętrznego i możliwych dostosowań w świetle doświadczeń, Komisja powinna składać sprawozdania z wprowadzania niniejszego rozporządzenia w życie i w razie potrzeby przedkładać dodatkowe propozycje,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

*Artykuł 1*

1. Od dnia 1 stycznia 1993 r. swobodę w świadczeniu usług transportu morskiego w obrębie Państwa Członkowskiego (kabotażu morskiego) mają ci armatorzy Wspólnoty, których statki są zarejestrowane i pływają pod banderą Państwa Członkowskiego, pod warunkiem, że statki te spełniają wszystkie warunki wykonywania kabotażu w tym Państwie Członkowskim, łącznie ze statkami zarejestrowanymi w Euros, po przyjęciu tego rejestru przez Radę.

2. W drodze odstępstwa, stosowanie przepisu ust. 1 wymagającego, aby statki te spełniały wszystkie warunki świadczenia usług kabotażowych w Państwie Członkowskim, w którym są one w tym czasie zarejestrowane, zostaje tymczasowo zawieszone do dnia 31 grudnia 1996 r.

*Artykuł 2*

Do celów niniejszego rozporządzenia:

1) „usługi transportu morskiego w obrębie Państwa Członkowskiego (kabotaż morski)" oznaczają usługi świadczone za wynagrodzeniem i obejmują zwłaszcza:

   a) kabotaż kontynentalny: przewóz pasażerów lub towarów drogą morską między portami położonymi na terenie kontynentu lub głównego terytorium jednego i tego samego Państwa Członkowskiego bez zawijania na wyspy;

   b) przybrzeżne usługi dostawcze: przewóz pasażerów lub towarów drogą morską między jakimkolwiek portem Państwa Członkowskiego i instalacjami lub budowlami położonymi na szelfie kontynentalnym tego Państwa Członkowskiego;

   c) kabotaż wyspowy: przewóz pasażerów lub towarów drogą morską między:

      — portami położonymi na kontynencie a jedną lub więcej wyspami jednego i tego samego Państwa Członkowskiego,

      — portami położonymi na wyspach jednego i tego samego Państwa Członkowskiego,

▼B

Zarówno Ceuta jak i Melilla są uważane za porty położone na wyspach.

2) „armator Wspólnoty” oznacza:

a) obywatele Państw Członkowskich prowadzący działalność w Państwie Członkowskim zgodnie z prawem tego państwa i prowadzący działalność transportu morskiego;

b) spółki transportu morskiego założone zgodnie z prawem Państwa Członkowskiego, których siedziba i miejsce rzeczywistego zarządzania spółką znajduje się w Państwie Członkowskim;

lub

c) obywatele Państwa Członkowskiego prowadzący działalność poza Wspólnotą lub spółki prowadzące działalność transportu morskiego założone poza Wspólnotą i zarządzane przez obywateli Państwa Członkowskiego, jeżeli ich statki są zarejestrowane i pływają pod banderą Państwa Członkowskiego zgodnie z jego prawem.

3) „zamówienie na usługi publiczne” oznacza umowę zawartą miedzy właściwymi władzami Państwa Członkowskiego i armatorem Wspólnoty w celu świadczenia społeczeństwu odpowiednich usług transportowych.

Zamówienie na usługi publiczne może obejmować zwłaszcza:

— usługi transportowe spełniające ustalone normy ciągłości, regularności, zdolności przewozowej i jakości,

— dodatkowe usługi transportowe,

— usługi transportowe według określonych stawek i podlegające specjalnym warunkom, zwłaszcza dla pewnych kategorii pasażerów lub na określonych trasach,

— dostosowanie usług do aktualnych wymagań.

4) „zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych” oznaczają zobowiązania, jakich zainteresowany armator Wspólnoty, jeżeli brałby on pod uwagę swój interes gospodarczy, nie przyjąłby lub nie przyjąłby w takim samym zakresie lub na takich samych zasadach;

5) „poważne zaburzenia na wewnętrznym rynku transportowym” oznaczają pojawienie się na tym rynku specyficznych dla tego rynku trudności, które:

— mogą prowadzić do poważnych i potencjalnie długotrwałych nadwyżek podaży nad popytem,

— są spowodowane lub uległy pogorszeniu przez działania kabotażu morskiego, i

— stwarzają poważne zagrożenie dla finansowej stabilności i przetrwania znaczącej liczby armatorów Wspólnoty,

pod warunkiem, że prognozy krótko- i średnioterminowe dla tego rynku nie wskazują na jakiekolwiek istotne i długotrwałe polepszenie sytuacji.

*Artykuł 3*

1. W przypadku statków wykonujących kabotaż kontynenetalny i statków wycieczkowych, odpowiedzialność za wszystkie sprawy dotyczące ich załogi spoczywać będzie na państwie, w którym dany statek jest zarejestrowany (państwo bandery), za wyjątkiem statków o wielkości mniejszej niż 650 gt, kiedy mogą być stosowane warunki państwa przyjmującego.

▼B

2. W przypadku statków wykonujących kabotaż wyspowy, odpowiedzialność za wszystkie sprawy dotyczące ich załogi spoczywać będzie na państwie, w którym dany statek wykonuje usługi transportu morskiego (państwo przyjmujące).

3. Jednakże od dnia 1 stycznia 1999 r. dla statków towarowych powyżej 650 gt wykonujących kabotaż wyspowy, kiedy dany rejs następuje po lub przed rejsem do lub z innego państwa, odpowiedzialność za wszystkie sprawy dotyczące ich załogi spoczywać będzie na państwie, w którym dany statek jest zarejestrowany (państwo bandery).

4. Komisja dokładnie zbada ekonomiczne i społeczne skutki liberalizacji kabotażu wyspowego i przedłoży Radzie sprawozdanie najpóźniej do dnia 31 grudnia 1996 r.

Na podstawie tego sprawozdania Komisja przedstawi Radzie propozycję, która będzie mogła zawierać regulacje przepisów o obywatelstwie załogi ustalonych w ust. 2 i 3 tak, aby ostateczny system został przyjęty przez Komisję w odpowiednim czasie i przed dniem 1 stycznia 1999 r.

*Artykuł 4*

▼C1

1. Państwo członkowskie może udzielać zamówień na usługi publiczne lub nakładać obowiązek świadczenia usług publicznych jako warunek prowadzenia usług kabotażowych, na spółki żeglugowe uczestniczące w świadczeniu regularnych usług na, z i między wyspami. Zawsze wtedy, gdy państwo członkowskie udziela zamówień na usługi publiczne lub nakłada obowiązek świadczenia usług publicznych, postępować będzie, stosując zasadę niedyskryminowania wobec armatorów Wspólnoty.

▼B

2. Przy nakładaniu obowiązku świadczenia usług publicznych Państwa Członkowskie ograniczone są do wymagań dotyczących obsługiwanych portów, regularności rejsów, ich ciągłości, częstotliwości, zdolności do świadczenia tych usług, stawek opłat i załogi statku.

Tam, gdzie ma to zastosowanie, wynagrodzenie za zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych musi być osiągalne dla wszystkich armatorów Wspólnoty.

3. Istniejące zamówienia na usługi publiczne mogą pozostawać w mocy aż do czasu wygaśnięcia danej umowy.

*Artykuł 5*

1. W przypadku poważnych zaburzeń na rynku transportu wewnętrznego spowodowanych liberalizacją kabotażu Państwo Członkowskie może zwrócić się do Komisji o przyjęcie środków ochronnych.

Po konsultacjach z innymi Państwami Członkowskimi Komisja podejmie w ciągu 30 dni roboczych po otrzymaniu odpowiedniego wniosku od Państwa Członkowskiego, tam gdzie to stosowne, decyzję w sprawie przyjęcia środków ochronnych. Środki takie mogą obejmować czasowe wyłączenie danego obszaru z obowiązywania przepisów niniejszego rozporządzenia, nieprzekraczające 12 miesięcy.

Komisja poinformuje Radę i Państwa Członkowskie o każdej decyzji podjętej w sprawie środków ochronnych.

▼B

Jeżeli po upływie trzydziestu dni roboczych Komisja nie podejmie decyzji w tej sprawie, to zainteresowane Państwo Członkowskie jest upoważnione do stosowania środków, o jakie się zwróciło, aż do czasu podjęcia decyzji przez Komisję.

W nagłych przypadkach Państwa Członkowskie mogą jednak przyjąć jednostronnie stosowne środki tymczasowe, które mogą pozostać w mocy przez okres nie dłuższy niż trzy miesiące. W takim przypadku Państwa Członkowskie muszą niezwłocznie poinformować Komisję o przyjęciu takich środków. Komisja może unieważnić te środki lub zatwierdzić je bez zmian, bądź wprowadzić do nich zmiany do czasu podjęcia ostatecznej decyzji zgodnie z akapitem drugim.

2. Komisja może również przyjąć środki ochronne działając z własnej inicjatywy, po konsultacjach z Państwami Członkowskimi.

*Artykuł 6*

1. W drodze odstępstwa wyłącza się czasowo obowiązywanie niniejszego rozporządzenia w stosunku do następujących rodzajów morskich usług transportowych prowadzonych w rejonie Morza Śródziemnego i wzdłuż wybrzeży Hiszpanii, Portugalii i Francji:

— usługi statków wycieczkowych do dnia 1 stycznia 1995 r.,

— transport towarów strategicznych (ropa naftowa, produkty pochodzące z ropy naftowej i woda pitna) do dnia 1 stycznia 1997 r.,

— usługi statków mniejszych niż 650 gt do dnia 1 stycznia 1998 r.,

— usługi statków pasażerskich i promów regularnych linii do dnia 1 stycznia 1999 r.

2. W drodze odstępstwa wyłącza się czasowo do dnia 1 stycznia 1999 r. obowiązywanie niniejszego rozporządzenia w stosunku do kabotażu wykonywanego w rejonie Morza Śródziemnego oraz kabotażu dotyczącego archipelagów Wysp Kanaryjskich, Azorów i Madery, wysp Ceuta i Melilla, wysp Francji wzdłuż wybrzeża atlantyckiego i francuskich departamentów zamorskich.

3. Z uwagi na spójność społeczno-gospodarczą odstępstwo, o którym mowa w ust. 2, jest rozszerzone na Grecję do dnia 1 stycznia 2004 r. dla regularnych usług pasażerskich oraz promowych prowadzonych statkami mniejszymi niż 650 gt.

▼A1

4. Na zasadzie odstępstwa od art. 4 ust. 1 akapit drugi zamówienia publiczne na usługi udzielone przed datą przystąpienia Chorwacji mogą dalej obowiązywać do dnia 31 grudnia 2016 r.

5. Na zasadzie odstępstwa od art. 1 ust. 1 do dnia 31 grudnia 2014 r. usługi statków wycieczkowych wykonywane między portami chorwackimi przez statki o wyporności mniejszej niż 650 ton brutto są zarezerwowane dla statków zarejestrowanych w Chorwacji i pływających pod banderą Chorwacji, obsługiwanych przez spółki transportu morskiego ustanowione zgodnie z prawem chorwackim, których siedziba i miejsce rzeczywistego zarządzania znajdują się w Chorwacji.

6. Na zasadzie odstępstwa od art. 1 ust. 1 i na okres przejściowy obowiązujący do dnia 31 grudnia 2014 r. Komisja może – na uzasadniony wniosek państwa członkowskiego – zadecydować w terminie 30 dni roboczych od otrzymania stosownego wniosku, że statki korzystające z odstępstwa określonego w ust. 5 niniejszego artykułu nie będą

▼A1

wykonywać usług wycieczkowych między portami znajdującymi się na pewnych obszarach państw członkowskich innych niż Chorwacja, w przypadku gdy zostanie wykazane, że wykonywanie tych usług poważnie zakłóca funkcjonowanie wewnętrznego rynku transportu na danych obszarach lub grozi takim zakłóceniem. Jeżeli w terminie 30 dni roboczych Komisja nie podejmie żadnej decyzji, zainteresowane państwo członkowskie będzie upoważnione do stosowania środków ochronnych do chwili podjęcia decyzji przez Komisję. W sytuacji nadzwyczajnej dane państwo członkowskie może jednostronnie przyjąć stosowne środki tymczasowe, które nie mogą obowiązywać przez okres dłuższy niż trzy miesiące. Państwa członkowskie niezwłocznie informują o tym Komisję. Komisja może uchylić te środki lub je potwierdzić do chwili podjęcia ostatecznej decyzji. Państwa członkowskie są o tym informowane.

▼B

*Artykuł 7*

Do spraw objętych niniejszym rozporządzeniem stosuje się art. 56 Traktatu.

*Artykuł 8*

Bez naruszenia postanowień Traktatu dotyczących prawa do prowadzenia działalności gospodarczej i przepisów niniejszego rozporządzenia osoba świadcząca usługi transportu morskiego może, w takim celu, czasowo prowadzić działalność w Państwach Członkowskich, w których jest ona już prowadzona, na tych samych warunkach, jakie wprowadzone są przez to państwo dla jego własnych obywateli.

*Artykuł 9*

Przed przyjęciem przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych we wdrażaniu niniejszego rozporządzenia, Państwa Członkowskie przeprowadzą konsultacje z Komisją. Poinformują one Komisję o wszystkich przyjętych w tej sprawie środkach.

*Artykuł 10*

Do dnia 31 grudnia 1995 r. Komisja złoży Radzie sprawozdanie z wprowadzania niniejszego rozporządzenia w życie, a następnie składać będzie w tej sprawie sprawozdania co dwa lata i, gdy to właściwe, przedstawi wszelkie niezbędne propozycje.

*Artykuł 11*

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 1995 r.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich Państwach Członkowskich.