



Bruxelles, 22.4.2014.
COM(2014) 231 final

IZVJEŠĆE KOMISIJE VIJEĆU

Peto izvješće o provedbi Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3577/92 o primjeni načela slobode pružanja usluga pomorske kabotaže (2001. - 2010.)

{SWD(2014) 143 final}

IZVJEŠĆE KOMISIJE VIJEĆU

Peto izvješće o provedbi Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3577/92 o primjeni načela slobode pružanja usluga pomorske kabotaže (2001. – 2010.)

Uredba Vijeća (EEZ) br. 3577/92 o primjeni načela slobode pružanja usluga u pomorskom prometu unutar država članica (pomorska kabotaža)¹ donesena je 7. prosinca 1992. Cilj Uredbe bio je postupno provesti tu slobodu, stvarajući tako unutarnje tržište za pružanje usluga pomorske kabotaže.

U skladu s člankom 10. Uredbe, svake dvije godine Komisija podnosi Vijeću izvješće o provedbi Uredbe i, prema potrebi, iznosi potrebne prijedloge.

Ovo je peto periodično izvješće. Nakon savjetovanja država članica u pogledu sadržaja i učestalosti izvješća najavljenih u prethodnom izvješću², te u svjetlu zaključaka Vijeća³, Komisija je ovim izvješćem odlučila obuhvatiti razdoblje 2001. – 2010. i poslije, ako je to moguće. Opravdanje za taj pristup dvostrano je. Prvo, namjera Komisije bila je u potpunosti procijeniti učinak liberalizacije pomorske kabotaže u Grčkoj, posljednjoj državi članici koja je otvorila tržište. Drugo, cilj je bio analizirati kabotažu država članica koje su pristupile EU-u nakon donošenja prethodnog izvješća 2002. (tj. proširenja iz 1. svibnja 2004.⁴, 1. siječnja 2007.⁵ i 1. srpnja 2013.⁶).

Ovo izvješće usmjereno je na zemlje s pristupom moru⁷. Temelji se na studijama neovisnih savjetnika⁸, na rezultatima savjetovanja s dionicima i državama članica koje je provela Komisija 2009. i na odgovorima država članica na upitnik koji im je 2012. uputila Komisija.

Ovo je izvješće podijeljeno na četiri poglavlja. U prvom poglavlju opisuje se nedavna sudska praksa Suda i zakonodavne promjene u državama članicama i zemljama EFTA-e. U drugome su predstavljeni tržišni trendovi u državama članicama i zemljama EFTA-e. U trećemu se daje kratki pregled dostupnih podataka o zaposlenosti u pomorskoj kabotaži. Taj dio više ne sadrži statističke podatke o troškovima posade zbog nedostatka pouzdanih i zaključnih podataka. U

¹ SL L 364, 12.12.1992., str. 7.

² Četvrto izvješće o provedbi Uredbe Vijeća (EEZ) 3577/92 o primjeni načela slobode pružanja usluga pomorske kabotaže (1999. – 2000.) od 24.4.2002., COM (2002) 203.

³ Zaključci Vijeća od 5.11.2002.

⁴ Cipar, Estonija, Litva, Latvija, Malta, Poljska, Slovenija, vidi bilješku 7.

⁵ Bugarska i Rumunjska.

⁶ Hrvatska.

⁷ Nisu obuhvaćeni Austrija, Češka Republika, Mađarska, Luksemburg i Slovačka.

⁸ Consultrans (član vodećeg konzorcija okvirnih ugovora predvođen ECORYS-om), „Studija u svrhu pripreme 5. periodičnog izvješća o provedbi Uredbe br. 3577/92. Gospodarski dio 2001. – 2005., srpanj 2007. Gomez-Acebo & Pombo Abogados, „Studija o provedbi Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3577/92 o primjeni načela slobode pružanja usluga u pomorskom prometu unutar država članica. Razvoj u području prava (2001. – 2005.)”, lipanj 2007.

četvrtom poglavlju iznosi se rezultat savjetovanja održanih povodom pripreme ovog izvješća. Najzad, posljednje poglavlje sadržava zaključke i iznosi stajalište Komisije o budućim izvješćima.

U radnom dokumentu službi Komisije priložen ovom izvješću iznose se detaljniji statistički podaci i analiza određenih problema spomenutih u izvješću.

Izvješću je priložena i komunikacija Komisije o tumačenju Uredbe (EEZ) br. 3577/92.⁹

1. ZAKONODAVNE PROMJENE

U ovom poglavlju analizira se sudska praksa Suda i kretanja u državama članicama EU-a (1.1.) i državama EFTA-e (1.2.) u vezi s kategorijama liberaliziranih usluga, pristupa kabotaži, propisima o posadi, obvezi javnih usluga i ugovora o pružanju javnih usluga za referentno razdoblje. Detaljniji opis zakonodavnih promjena navodi se u Tablici 1 radnog dokumenta službi Komisije u prilogu ovom izvješću.

1.1. Zakonodavne promjene u državama članicama EU-a

1.1.1. Liberalizirane usluge

Gotovo sve kategorije usluga pomorske kabotaže otvorene su za korisnike Uredbe (EEZ) br. 3577/92 od 1. siječnja 1999., datuma kada se prestala primjenjivati većina odstupanja iz članka 6. Uredbe.

Jedino preostalo odstupanje, do 1. siječnja 2004., utvrđeno člankom 6. stavkom 3. Uredbe odnosilo se na dvije kategorije usluga otočne kabotaže u **Grčkoj**: redoviti putnici i trajektne usluge kao i usluge koje pružaju plovila manja od 650 BRT.

Nakon donošenja Zakona 2932/2001 objavljenog 27. lipnja 2001. Grčka je liberalizirala te usluge kabotaže, puno prije isteka razdoblja odstupanja 2004. Međutim, puna usklađenost s Uredbom u Grčkoj postignuta je tek 2011., nizom izmjena uvedenih Ministarskom odlukom 3323.1/02/08, Predsjedničkim ukazima 38/2011 i 44/2011 te Zakonom 3922/2011 od 4. ožujka 2011. Ti su zakoni u Grčkoj doneseni u kontekstu postupka radi utvrđivanja povrede koji je Komisija završila 2011.

Dodatno, Grčka je liberalizirala tržište kabotaže i više nego što je bilo zahtijevano Uredbom jer ga je 2010. otvorila brodovima za kružna putovanja registriranim u trećoj zemlji (Zakon 3872/2010).

1.1.2. Pristup pružanju usluga pomorske kabotaže

Uredbom se predviđa da brod, kako bi mogao obavljati kabotažu u drugoj zemlji članici, mora ispuniti sve uvjete potrebne za obavljanje kabotaže u državi članici u kojoj je registriran.

Države članice svim plovilima upisanima u **prve registre** dopuštaju obavljanje kabotaže bez ikakvih ograničenja. Shodno tome, ta plovila imaju neograničen pristup kabotaži u drugim državama članicama.

Situacija s plovilima upisanima u **druge registre**¹⁰ može se sažeti na sljedeći način:

⁹ Komunikacija Komisije Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija o tumačenju Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3577/92 o primjeni načela slobode pružanja usluga u pomorskom prometu unutar država članica (pomorska kabotaža) COM(2014)232

- plovila upisana u Španjolski posebni registar brodova i brodarskih društava Kanarskog otočja (REC), u Registar portugalske Madeire (MAR) i u Gibraltaru imaju neograničen pristup;
- teretna plovila upisana u Danski međunarodni registar brodova (DIS) imaju neograničen pristup, putnička plovila iz DIS-a nemaju pristup kabotaži;
- plovila upisana u Njemački međunarodni registar (ISR) i u Finski popis teretnih plovila u međunarodnoj plovili imaju ograničen pristup na temelju pojedinačnoj slučajeva, ali nemaju pristup redovnoj kabotaži;
- Francuska i Italija su plovilima upisanima u svoje druge registre za referentno razdoblje dopustili ograničen pristup obavljanju kabotaže:
 - u **Italiji** je plovilima iz drugog registra, koja izvorno nisu imala pristup kabotaži, dopušteno pružanje kabotaže samo na temelju pojedinačnih slučajeva i to do 6 kabotažnih putovanja mjesečno (Zakon 27, 12/2002 br. 289); Zakonom br. 326 od 24. studenoga 2003. dozvoljava se, kao alternativa broju od 6 putovanja mjesečno, neograničen broj kabotažnih putovanja uz uvjet da su dulja od 100 nautičkih milja;
 - u Francuskoj, Registar Francuskih južnih i antarktičkih teritorija (TAAF), kojim se nije predviđao pristup kabotaži, Zakonom br. 2005-412 od 3. svibnja 2005. zamijenjen je Francuskim međunarodnim registrom (RIF); plovila upisana u RIF imaju ograničen pristup kabotaži dobara uz uvjet da se ne koriste samo na kabotažnim rutama.

1.1.3. Propisi o posadi

Člankom 3. Uredbe dopušta se primjena propisa zemlje domaćina u odnosu na posadu plovila težine manje od 650 BRT i plovila koja obavljaju otočnu kabotažu, osim u slučajevima teretnih plovila težih od 650 BRT, ako predmetno putovanje slijedi ili prethodi putovanju iz druge države ili u drugu državu.

Sud je 2004. objasnio područje primjene članka 3. u pogledu na brodove za kružna putovanja.¹¹ Prema Sudu, sva pitanja vezana uz posadu brodova za kružna putovanja koji prelaze 650 BRT, neovisno o tome obavljaju li kopnenu ili otočnu kabotažu, odgovornost su države zastave. Propisi države domaćina mogu se primijeniti samo na brodove za kružna putovanja težine manje od 650 BRT.

Sud je 2006. objasnio i definiciju „putovanja koje slijedi ili prethodi kabotažnom putovanju”¹²: to putovanje znači bilo koje putovanje prema drugoj državi ili iz nje, bez obzira nosi li plovilo teret ili ne.

Propisi o posadi iz članka 3. mogu se sažeti kako slijedi:

Država zastave	Država domaćin
----------------	----------------

¹⁰ Kao što je navedeno u prethodnom izvješću, ova se Uredba ne odnosi na „off-shore” registre država članica (npr. Registar Nizozemskih Antila, Registar otoka Man, Registri Bermudskog i Kajmanskog otočja) jer se na tim teritorijima ne primjenjuje zakonodavstvo EU-a.

¹¹ Predmet C-288/02 *Komisija Europskih zajednica protiv Helenske Republike*. [2004]. ECR I-10071.

¹² Predmet C-456/04 *Agip Petrolji SpA protiv Lučke kapetanije u Sirakuzi i drugih* [2006] ECR I-03395.

<p>– plovila teža od 650 BRT koja obavljaju kopnenu kabotažu</p> <p>– brodovi za kružna putovanja teži od 650 BRT</p> <p>– teretna plovila teža od 650 BRT koja obavljaju otočnu kabotažu, ako kabotažno putovanje slijedi ili prethodi putovanju iz druge države ili u drugu državu</p>	<p>– plovila težine manje od 650 BRT</p> <p>– plovila koja obavljaju otočnu kabotažu (osim teretnih plovila težih od 650 BRT koja obavljaju otočnu kabotažu, ako kabotažno putovanje slijedi ili prethodi putovanju iz druge države ili u drugu državu</p>
--	--

Samo šest država članica primjenjuje propise države domaćina: Francuska, Italija, Španjolska (kao što je poznato iz prethodnog izvješća), Portugal¹³, Grčka¹⁴ i Bugarska¹⁵.

Glavni propisi sadržani u pojedinim nacionalnim zakonodavstvima o posadi navedeni su u Tablici 2 radnog dokumenta službi Komisije priloženom ovom izvješću.

1.1.4. Obveza javne usluge (PSO) i ugovori o pružanju javnih usluga (PSC)

Uvodnom izjavom 9. Uredbe predviđa se da uvođenje javnih usluga, koje uključuju određena prava i obveze za brodare, može biti opravdano kako bi se osigurala dostatnost redovnih prometnih usluga prema, od i između otoka, pod uvjetom da ne postoji razlika na temelju nacionalnosti ili boravišta. Člankom 4. Uredbe ovlašćuju se države članice da mogu „sklopiti ugovore o obavljanju javne usluge s brodarskim društvima koja sudjeluju u redovnoj usluzi za, od ili između otoka ili im nametnuti obvezu javne usluge kao uvjeta za pružanje usluga kabotaže”, pod uvjetom da su te obveze određene na nediskriminirajućoj osnovi s obzirom na sve brodare Unije.

U presudi Suda iz 2001. pojašnjava se da članak 4. stavak 1. treba tumačiti tako da se državi članici dopušta nametanje obveze javne usluge nekim brodarskim društvima i istovremeno sklapanje ugovora o pružanju javnih usluga s drugima za istu liniju ili rutu kako bi se osigurao redovan promet za, od ili između otoka.¹⁶

Daljnja pojašnjenja članka 4. Uredbe uslijedila su 2006. Sud je proglašio nezakonitim španjolski zakon kojim se: (1) dozvoljava koncesiju za usluge kabotaže samo jednom operateru na razdoblje od 20 godina; (2) kao kriterij za dodjelu koncesije uključuje iskustvo u prijevozu stečenom na toj ruti; i (3) dozvoljava nametanje obveze javne usluge za redovne prometne usluge između kopnenih luka.¹⁷

Unutar referentnog razdoblja došlo je do sljedećih promjena u nacionalnom zakonodavstvu o javnim uslugama:

¹³ U Portugalu, prema Uredbi sa zakonskom snagom br. 7/2006 propis države domaćina primjenjiv je na redovite usluge prijevoza kontejnerskog i krutog generalnog tereta između kopna i otoka Madeire i Azora.

¹⁴ U Grčkoj, sva pitanja u vezi s posadom brodova koji obavljaju otočnu kabotažu podložna su propisu države domaćina i uređena grčkim zakonodavstvom.

¹⁵ U Bugarskoj, sukladno članku 4. Pravilnika br. 10 brodovi težine manje od 650 BRT podložni su bugarskim propisima o posadi.

¹⁶ Predmet C-205/99 *Analir protiv Državne opće uprave* [2001] ECR I-1271.

¹⁷ Predmet C-323/03 *Komisija Europskih zajednica protiv Kraljevine Španjolske* [2006] ECR I-2161.

- **Grčka** je upravni sustav odobrenja zamijenila režimom jednostavne izjave (Zakon 3922/2011 od 4. ožujka 2011 kojim se dopunjuje zakon 2932/2001).
- **Španjolska** je Kraljevski ukaz br. 1466/97 zamijenila Kraljevskim ukazom br. 1516/2007 od 16. studenoga 2007. Novim Ukazom utvrđuje se pravno ustrojbeni oblik redovnih pomorskih kabotažnih linija i usluga od javnog interesa. Ukazom 9/2009 od 27. siječnja 2009. regionalne Vlade Kanarskog otočja i Zakonom 11/2010 od 2. studenoga 2010. regionalne Vlade Balearskog otočja dopunjen je taj zakonodavni okvir.
- **Francuska** je za brodare koji obavljaju otočnu kabotažu i pritom ne poštuju obveze javnih usluga uvela novčane sankcije (Ukaz od 18. rujna 2008).

Stanje u vezi s obvezom javnih usluga i ugovorima o pružanju javnih usluga navodi se u Tablici 3 radnog dokumenta službi Komisije u prilogu ovom izvješću

1.2. Zakonodavne promjene u državama EFTA-a

Norveška je 1. siječnja 2005. uvela izuzeće od obveze radne dozvole za pomorce izvan EGP-a koji služe na stranim plovilima za prijevoz robe ili putnika između norveških luka. Ipak, obveza radne dozvole ponovno je uvedena u svibnju 2010. Ta obveza radne dozvole ne odnosi se na državljane EGP-a i na državljane zemalja izvan EGP-a koji služe na brodovima registriranim u zemljama EGP-a.

Kao što je navedeno u prethodnom izvješću, brodovi upisani u Norveški međunarodni registar brodova (NIS) nemaju pristup kabotaži.

Glavne odredbe u vezi kabotaže u državama članicama EU-a i državama EFTA-e sažete su u Tablici 4 radnog dokumenta službi Komisije priloženom ovom izvješću.

2. KRETANJA NA TRŽIŠTU

Komisija je naišla na poteškoće pri prikupljanju podataka potrebnih za sastavljanje ovog dijela izvješća jer su statistički alati za praćenje pomorske kabotaže u državama članicama sve su nedostatniji i nepouzdaniji. Kao što je istaknuto u prethodnom izvješću, države članice više ne prikupljaju detaljne statističke podatke kao ranije. Štoviše, s obzirom na to da je tržište liberalizirano, nacionalnim upravama sve je teže bilježiti podatke vezane uz tržište. To često znači da statističko praćenje postaje unutarinja zadaća privatnih operatera koji zbog poslovne tajne nevoljko dostavljaju podatke nadležnim tijelima.

Komisija trenutačno razmatra razvoj metodologije kako bi prikupila detaljne i pravovremene statističke podatke o pomorskom prometu, uključujući kabotažu.

U ovom dijelu izvješća predstavljene su promjene u prometu, uključujući opće trendove u teretnoj (2.1.1.) i putničkoj kabotaži (2.1.2.), tržišne udjele prvog i drugog registra (2.2.) i prodor stranih zastava (2.3.).

2.1. Kretanja u prometu

2.1.1. Teretni promet

Prema podacima koje su dostavile države članice kao odgovor na upitnik Komisije i koji su dopunjeni podacima Eurostata, u razdoblju 2001. – 2007. pomorska kabotaža tereta bila je uglavnom stabilna, dok je u nekoliko zemalja zabilježen stalan porast u volumenima. Od 2008. volumen prometa opada zbog učinka gospodarske krize. Ovaj je trend najvidljiviji u **Grčkoj** i **Italiji**. U **Španjolskoj**, učinak krize zabilježen je prvenstveno u generalnom teretu,

zbog pada trgovine suhim rasutim teretom i pada opće potrošnje koja je pogođena usporavanjem u građevinskoj industriji.

Kao i prethodnih godina, u kabotažnom prijevozu robe dominiraju **Ujedinjeno Kraljevstvo** (visok udio tekućeg rasutog tereta), **Španjolska** (visok udio generalnog tereta) i **Italija** (visok volumen prometa tekućeg rasutog tereta). U pogledu zemalja EFTA-e, volumen prevezenog tereta u **Norveškoj** ostaje visok, uglavnom zbog naftnog prometa na otvorenom moru (vidi Tablicu 1). Dostupni podaci o kategorijama prevezenog tereta navedeni su Tablici 5 radnog dokumenta službi Komisije priloženom ovom izvješću.

Tablica 1: Kabotažni prijevoz dobara

Ukupni volumen (u milijunima tona)										
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007.	2008	2009	2010.
BE	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BG	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
CY	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
DE	-	8,4	8,4	8,4	7,8	7,2	7,9	8,1	6,9	6,3
DK*	13,5	12,0	13,7	13,0	14,6	17,0	17,8	16,9	13,2	14,8
EE*	-	0,4	0,5	0,7	0,5	0,3	0,7	0,2	0,1	0,2
EL*	23,4	30,5	36,3	35,0	32,4	33,7	34,3	30,8	27,2	22,2
ES	76,9	76,3	78,7	86,3	87,6	87,0	91,4	86,0	76,6	80,7
FI	5,8	6,1	5,5	5,3	5,0	5,7	6,1	6,1	5,3	8,0
FR	9,1	9,8	10,1	10,4	10	9,3	9,9	9	8,7	8,1
IE	-	-	-	-	0,9	0,8	0,9	1,0	1,0	0,9
IT	70,2	67,6	59,9	66,1	103,	73,8	72,7	67,6	60,7	58,6
LT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
LV	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
NL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
PL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
PT*	5,6	5,6	5,7	5,8	6,8	6,8	7,7	8,0	7,1	8,3
RO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
SE	12,2	11,6	11,9	11,3	13,1	11,4	12,5	12,1	9,9	11
SI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
UK*	105,	102,	96,4	95,7	97,0	88,7	88,0	84,6	79,6	71,3
IS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
NO*	-	46,7	45,0	46,2	46,7	49,0	48,2	46,2	44,0	42,5

* Izvor: Eurostat. Podaci koje je prikupio Eurostat uključuju informacije o lukama čiji je promet veći od 1 milijun tona godišnje.

2.1.2. Putnički prijevoz

Pomorska kabotaža putnika doima se stabilnom, pri čemu su konsolidirane brojke na globalnoj razini slične onima zabilježenima u prethodnim izvješćima. Nisu zabilježeni veći porasti u ovoj vrsti prometa; nema ni značajnih sezonskih kretanja povezanih s turističkom sezonom ako ih se promatra u kontekstu ukupnih brojki. Zbog učinaka gospodarske krize u posljednje se tri godine smanjio broj putnika (brojke u **Španjolskoj** za 2010. pale su na razine zabilježene 2004. – 2005., a u **Grčkoj** na razine iz 2001.).

Pomorska kabotaža pokazuje visoku razinu koncentracije: dva najveća tržišta su **Grčka** i **Italija**, a slijedi ih **Španjolska**. Čini se da se pad putničkog prometa zabilježen u **Danskoj** od sredine devedesetih zbog otvorenja Velikog Belta (fiksne poveznice između Kopenhagena i kopna) stabilizirao na nižem broju putnika i kreće se između 8 i 9 milijuna putnika godišnje (vidi Tablicu 2).

Nema dostupnih statističkih podataka o broju putnika za zemlje EFTA-e.

Tablica 2: Kabotažni prijevoz putnika

Ukupan broj putnika (u milijunima)										
	2001.	2002.	2003.	2004.	2005.	2006.	2007.	2008.	2009.	2010.
BE	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BG	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
CY	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05
DE	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
DK*	8,4	8,7	8,9	8,9	8,8	9,1	8,9	8,7	8,3	8,2
EE	-	-	-	-	-	-	2,0	2,0	1,9	1,8
EL	50	60	55	66	75	74	76	76	61	52
ES	16,6	16,0	17,0	18,5	18,3	19,4	20,1	19,7	18,4	18,2
FI	0,6	0,4	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
FR*	5,0	5,0	4,5	3,7	4,0	4,2	4,5	4,8	-	-
IE	-	-	-	-	-	-	0,4	0,4	0,5	0,5
IT	34,4	35,9	32,4	36,9	36,4	42,2	41,0	37,3	38,9	39,0
LT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
LV	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MT	3,1	3,3	3,4	3,5	3,5	3,6	3,8	3,4	3,8	4,0
NL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
PL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
PT*	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4	0,3
RO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
SE	1,3	1,4	1,4	1,5	1,5	1,5	1,6	1,5	1,6	1,7
SI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
UK*	4,0	4,2	4,1	3,7	3,2	3,1	3,3	3,1	3,0	3,1

* Izvor: Eurostat. Podaci koje je prikupio Eurostat uključuju informacije o lukama čiji je promet veći od 200 000 putnika godišnje.

2.2. Odgovarajući tržišni udjeli prvog i drugog registra

Prvi registar dominira u kabotaži putnika. Jedino **Španjolska** i **Portugal**, koji dopuštaju kabotažu putnika plovilima upisanima u drugi registar, bilježe manji udio tih plovila.

Uloga drugih registara značajnija je u kabotaži dobara. U **Italiji**, uslijed popuštanja uvjeta za pristup kabotaži plovilima upisanima u Talijanski međunarodni registar, mogao bi biti zabilježen značajan porast sudjelovanja tih plovila u teretnoj kabotaži. Prema talijanskim tijelima, taj će se trend vjerojatno nastaviti i ubuduće.

2.3. Prodor strane zastave

Prisutnost plovila sa stranom zastavom najvidljivija je u kabotaži dobara. U **Finskoj**, prisutnost zastava iz država EGP-a (osim Finske) povećala se s 25 % u 2001. na 36 % u 2005. i 47 % u 2010. U **Italiji**, prisutnost plovila pod zastavom država EGP-a (osim Italije) povećala se u teretnom prijevozu u kopnenoj kabotaži od otprilike 43 % u 2001. do gotovo 47 % u 2009. U **Njemačkoj**, u prosjeku više od polovice ukupnog tereta prevoze plovila iz država EGP-a (osim Njemačke): 2002. taj je udio iznosio 52 %, 2010. narastao je na gotovo 56 %.

Dominacija nacionalnih zastava ostaje značajna u pogledu kabotaže putnika, uz iznimku **Grčke** gdje prividno cjelokupno tržište pokrivaju plovila s nacionalnom zastavom (od 300 brodova koji obavljaju putničku kabotažu samo ih 4 nemaju grčku zastavu, ali su u grčkom vlasništvu).

Dostupni podaci navedeni su u Tablici 6 radnog dokumenta službi Komisije u prilogu ovom izvješću.

3. ZAPOSLENOST

Dostupne informacije o zaposlenosti u pomorskoj kabotaži vrlo su oskudne.

U **Finskoj** i **Portugal** 2005. zabilježen je lagan pad broja osoba zaposlenih u pomorskoj kabotaži (u Finskoj pad s 1 697 u 2000. na 1 562 u 2005., u Portugalu s 167 u 2000. na 149 u 2005.)¹⁸.

U **Španjolskoj**, broj pomoraca na kabotažnim plovilima pod španjolskom zastavom smanjio se za 49,5 %, od 5 350 u 2001. na 2 649 u 2010., uglavnom zbog smanjenja broja brodova (mala kabotažna plovila zamijenjena su manjim brojem modernih brodova veće tonaže).

Na **Malti** je u pomorskoj kabotaži zaposleno 240 osoba (uključujući pomorce) i prema malteškim tijelima, postoji značajan potencijal za rast u tom sektoru. Procjenjuje se da će narednih godina biti zaposleno još 500 osoba.

4. SAVJETOVANJE

2009. i 2012. Komisija se savjetovala s pomorskim upravama država članica i s drugim zainteresiranim stranama¹⁹ u svrhu procjene učinka Uredbe.

Ovim je savjetovanjem dokazano da je tržište kabotaže vrlo heterogeno širom EU-a. Iz podnesaka primljenih u okviru tog savjetovanja vidljivo je da se Uredbom poštuje raznolikost te demografske i geografske specifičnosti država članica.

Čini se da ukidanje zapreka u pristupu tržištima kabotaže nije dovelo do značajnijeg porasta u pogledu broja brodara zainteresiranih za pružanje usluga kabotaže. To bi moglo biti povezano sa značajkama svojstvenima tržištu kabotaže, koje se, uz iznimku nekoliko ruta od vrlo velikog komercijalnog interesa²⁰, sastoji od prilično slabog putničkog prometa i ograničene količine tereta. Nadalje, zbog geografskog položaja pomorske usluge često nisu u prednosti u usporedbi s kopnenim prijevozom, zbog primjerice specifičnih tehničkih značajki brodova (npr. brodovi koje plove sjevernom Europom često trebaju imati klasu za plovidbu u ledenim područjima).

Štoviše, valja istaknuti da neka brodarska društva osiguravaju svoju prisutnost na tržištu kabotaže drugih država članica kupujući udjele u nacionalnim brodarskim društvima²¹ umjesto da same obavljaju usluge kabotaže.

¹⁸ Izvor: Consultrans.

¹⁹ Konferencija perifernih pomorskih regija (CRPM), Udruženje brodovlasnika Europske zajednice (ECSA), Udruženje europskih morskih luka (ESPO) i Europski savez transportnih radnika (ETF) pridonijeli su ovom izvješću.

²⁰ Npr. kabotažni prijevoz između kontinentalne Francuske i Korzike, koji je u početku obavljao samo SCNM, privukao je druge brodare: Corsica Ferries i 2010. Moby Lines.

²¹ Npr. talijansko brodarsko društvo Grimaldi Compagnia di Navigazione SpA kupilo je 2008. dodatni udio u grčkom Minoan Lines S.A. i time postalo njegov većinski dioničar.

U primljenim podnescima ističe se da se Uredbom uspjelo osigurati pravni okvir za ugovore o pružanju javnih usluga (PSC) i za obveze javnih usluga (PSO) i da se pridonijelo postizanju veće transparentnosti u njihovoj dodjeli.

U nekoliko se podnesaka naglašava da odredbe Uredbe u odnosu na obveze javnih usluga i ugovore o pružanju javnih usluga omogućuju nacionalnim tijelima pregovore s brodarima iz pozicije relativne moći, i upravama pružaju dio kontrole nad cijenom prijevoza. Ipak, za opću ocjenu treba uzeti u obzir i primjere prijevoza do otoka, koji je niske tržišne vrijednosti. Prema grčkoj pomorskoj upravi, čini se da je nedostatak učinkovitog tržišnog natjecanja na nekim linijama u Grčkoj prouzročio veće troškove nadoknade za ispunjenje obveze javnih usluga.²²

Savjetovanje je pokazalo da je izuzeće iz članka 3. stavka 2. Uredbe, kojim se dopušta primjena propisa države domaćina u pogledu posade, nekim državama članicama od velike važnosti. U podnescima se ističe da se tim odstupanjem jamče jednaki uvjeti tržišnog natjecanja. Međutim, Komisija je shvatila da bi situacija u kojoj brodari nemaju jednostavan pristup zakonima države domaćina o uvjetima za posadu mogla biti zapreka za daljnji razvoj otočne kabotaže.

Najzad, neki sudionici savjetovanja naveli su da je otvaranje tržišta kabotaže za trgovačke rute u nekim slučajevima ubrzalo modernizaciju flota i pridonijelo poboljšanju kvalitete ponuđenih usluga.

5. ZAKLJUČCI

5.1. Učinak liberalizacije

Gotovo sve usluge kabotaže u EU-u liberalizirane su od 1. siječnja 1999. Grčko tržište, posljednje koje je bilo djelomično zaštićeno, otvorilo se od 1. studenoga 2002.

Do 2007. tržište pomorske kabotaže bilo je uglavnom stabilno i u nekoliko zemalja bilježilo stalan porast prevezene količine dobara i broja putnika. Od 2008. ono bilježi značajan pad zbog učinka gospodarske krize.

Kao i prethodnih godina, najveće je tržište teretnog prometa Ujedinjeno Kraljevstvo, a slijede ga Španjolska i Italija. U prevezenom teretu prvo mjesto i dalje zauzima tekući rasuti teret.

S obzirom na putnike, najveći promet ima Grčka, a slijedi je Italija.

Prodorom plovila pod stranom zastavom na nacionalna tržišta povećala se teretna kabotaža, premda kabotaža putnika ostaje ograničena.

Iz savjetovanja koje je provela Komisija vidljivo je da je liberalizacija imala sveukupno skroman, ali pozitivan učinak i da su neke države članice modernizirale nacionalne flote koje su bile suočene s povećanim rizikom od tržišnog natjecanja.

5.2. Daljnje mjere

Nakon savjetovanja 2009. i 2012. navedenih u odjeljku 4. ovog izvješća i uslijed iskustva stečenog pri višegodišnjoj primjeni Uredbe, Komisija vjeruje da je Uredba primjerena za predviđenu namjenu i da joj nije potrebna revizija. Međutim, Komisija priznaje da su neka pitanja proizašla iz savjetovanja dokaz da postoje problemi u tumačenju i provedbi. Zbog

²² U Grčkoj, javno financiranje obveza javnih usluga doseglo je 24 milijuna EUR prije provedbe Uredbe, naspram više od 100 milijuna EUR za godine 2009. do 2011., što je godišnje povećanje veće od od 400 % u usporedbi s 2000.

toga, Komisija se na te probleme osvrće u novoj komunikaciji o tumačenju pomorske kabotaže.²³

S obzirom na to da su dostupne statističke informacije o pomorskoj kabotaži sve oskudnije i da je liberalizacija dovršena a tržište stabilizirano, Komisija predlaže da se o gospodarskom i pravnom napretku liberalizacije izvješćuje samo u slučajevima značajnog razvoja u tom području, u svakom slučaju najkasnije do 2018., kako bi se u potpunosti procijenio učinak liberalizacije na pomorsku kabotažu u Hrvatskoj koja do 31. prosinca 2014. koristi pravo privremenog odstupanja od pojedinih odredaba Uredbe.

²³

Vidi bilješku 9.