



Brüsszel, 2014.4.22.  
COM(2014) 231 final

## **A BIZOTTSÁG JELENTÉSE A TANÁCSNAK**

**Ötödik jelentés a szolgáltatásnyújtás szabadsága elvének a tengeri kabotázsra történő alkalmazásáról szóló 3577/92/EGK tanácsi rendelet végrehajtásáról (2001–2010)**

{SWD(2014) 143 final}

## A BIZOTTSÁG JELENTÉSE A TANÁCSNAK

### Ötödik jelentés a szolgáltatásnyújtás szabadsága elvének a tengeri kabotázásra történő alkalmazásáról szóló 3577/92/EGK tanácsi rendelet végrehajtásáról (2001–2010)

A szolgáltatásnyújtás szabadsága elvének a tagállamokon belüli tengeri szállításra (tengeri kabotázs) történő alkalmazásáról szóló 3577/92/EGK tanácsi rendelet<sup>1</sup> 1992. december 7-én fogadták el. A rendelet célja, hogy e szolgáltatás szabad mozgásának megvalósítása fokozatos legyen, és ezáltal belső piacot hozzon létre a tengeri kabotázsszolgáltatások nyújtásához.

A rendelet 10. cikke értelmében a Bizottság minden második évben jelentést nyújt be a Tanácsnak e rendelet végrehajtásáról, és amennyiben helyénvaló, megteszi a szükséges javaslatokat.

Ez az ötödik időközi jelentés. Az előző jelentésben bejelentett<sup>2</sup>, a jelentések tartalmával és gyakoriságával kapcsolatos konzultáció alapján és a Tanács következtetéseivel<sup>3</sup> összhangban a Bizottság úgy döntött, hogy ebben a jelentésben a 2001–2010 közötti és adott esetben az ezt az időszakot követő évekket foglalja közibe. Ennek két oka volt. A Bizottság egyrésztől értékelni akarta a tengeri kabotázs liberalizációjának görögországi hatását, mivel ez a tagállam nyitotta meg utolsóként a piacát. Másrésztől elemezni kívánta a kabotázsszolgáltatásokat azokban a tagállamokban, amelyek az előző jelentés 2002. évi elfogadása után csatlakoztak az Unióhoz (vagyis a 2004. május 1-jei<sup>4</sup>, a 2007. január 1-jei<sup>5</sup> és a 2013. július 1-jei<sup>6</sup> bővítések alkalmával).

Ez a jelentés azokra az országokra összpontosít, amelyek tengeri kijárással rendelkeznek<sup>7</sup>. Független tanácsadók által készített tanulmányok<sup>8</sup>, a Bizottság által az érdekelt felekkel és a tagállamokkal 2009-ben végzett konzultációk, és a tagállamok által a Bizottság 2012-es kérdőívére adott válaszok alapján készült el.

Ez a jelentés négy fejezetre tagolódik. Az első fejezet Bíróság ítélezési gyakorlatát, valamint a tagállamok és az EFTA-államok jogalkotási fejleményeit ismerteti. A második fejezet a tagállamokban és az EFTA-államokban jellemző piaci tendenciákat szemlélteti. A harmadik

<sup>1</sup> HL L 364., 1992.12.12., 7. o.

<sup>2</sup> Negyedik jelentés a szolgáltatásnyújtás szabadsága elvének a tengeri kabotázásra történő alkalmazásáról szóló 3577/92/EGK tanácsi rendelet végrehajtásáról (1999–2000), 2002. április 24., COM(2002) 203.

<sup>3</sup> A Tanács 2002. november 5-i következtetése.

<sup>4</sup> Ciprus, Észtország, Litvánia, Lettország, Málta, Lengyelország, Szlovénia, lásd még a 7. lábjegyzetet.

<sup>5</sup> Bulgária és Románia.

<sup>6</sup> Horvátország.

<sup>7</sup> Nem terjed ki Ausztriára, a Cseh Köztársaságra, Magyarországra, Luxemburgra és Szlovákiára.

<sup>8</sup> Consultrans (az ECORYS fő keretszerződésekkel foglalkozó konzorciumának tagja): „Study in view of the preparation of the 5th periodical report on the implementation of Regulation N° 3577/92. Economic part 2001-2005”, 2007. július. Gomez-Acebo & Pombo Abogados: „Study on the implementation of Council Regulation (EEC) n) 3577/92 applying the principle of freedom to provide services to maritime transport within the Member States. Legal developments (2001-2005)”, 2007. június.

fejezet a tengeri kabotázsszal kapcsolatos, rendelkezésre álló foglalkoztatási adatokat tárgyalja. A megbízható és végleges adatok hiánya miatt ez a rész már nem tartalmazza a személyzeti költségekre vonatkozó statisztikákat. A negyedik fejezet kiemeli e jelentés elkészítése során elvégzett konzultációk eredményét. Az utolsó fejezet pedig következtetéseket tartalmaz, és ismerteti a Bizottság álláspontját a jövőbeli jelentésekkel kapcsolatban.

Az e jelentéshez mellékelte bizottsági személyzeti munkadokumentum részletesebben ismerteti az e jelentésben említett konkrét kérdésekkel kapcsolatos statisztikai adatokat és elemzést.

Ezt a jelentést a 3577/92/EGK rendeletről szóló bizottsági értelmező közleménnyel együtt ismertetik.<sup>9</sup>

## **1. JOGALKOTÁSI FEJLEMÉNYEK**

Ez a fejezet a Bíróság ítélezési gyakorlatát és a tagállamokban (1.1.), valamint az EFTA-államokban (1.2.) a referencia-időszakban megfigyelhető fejleményeket ismerteti a liberalizált szolgáltatások, a kabotázshoz való hozzáférés, a személyzetre vonatkozó szabályok, a közszolgáltatási kötelezettségek és a közszolgáltatási szerződések tekintetében. A jogalkotási fejlemények részletesebb leírása e jelentéshez mellékelte bizottsági személyzeti munkadokumentum 1. táblázatában található.

### **1.1. Tagállami jogalkotási fejlemények**

#### *1.1.1. Liberalizált szolgáltatások*

A tengeri kabotázsszolgáltatások szinte összes kategóriáját megnyitották a 3577/92/EGK rendelet kedvezményezettjei számára 1999. január 1. óta; ezen a napon szűnt meg a rendelet 6. cikkében meghatározott eltérések többsége.

Az egyetlen, 2004. január 1-ig fennmaradó, a rendelet 6. cikkének (3) bekezdésében előírt eltérés a **görögországi** szigetek közötti kabotázsszolgáltatások két kategóriájára vonatkozott: a menetrend szerinti személyszállítási és kompszolgáltatásokra, valamint a 650 bruttó regisztertonna ürtartalomnál kisebb hajók által nyújtott szolgáltatásokra.

A 2001. június 27-én közzétett, 2932/2001. számú jogszabály elfogadása után, jóval az eltérési időszak 2004-es lezárulása előtt, Görögország liberalizálta ezeket a kabotázsszolgáltatásokat. A rendelettel való teljes összhangot Görögország azonban a 3323.1/02/08. számú miniszteri határozat, a 38/2011. és 44/2011. számú elnöki rendelet, és a 2011. március 4-i 3922/2011. számú törvény által bevezetett módosítások segítségével csak 2011-ben érte el. Ezeket a jogszabályokat Görögország a Bizottság által 2011-ben lezárt kötelezettségzegési eljárás nyomán fogadta el.

Görögország emellett a rendelet által előírtakhoz képest nagyobb mértékben liberalizálta kabotázspiácát, amikor 2010-ben megnyitotta a harmadik országokban bejegyzett, körutazást végző hajók számára is (3872/2010. számú törvény).

#### *1.1.2. Hozzáférés a tengeri kabotázsszolgáltatások nyújtásához*

A rendelet szerint ahhoz, hogy egy hajó kabotázsszolgáltatást nyújthasson egy másik tagállamban, teljesítenie kell minden, a bejegyzés tagállamában hatályos, a kabotázshoz való hozzáférésre vonatkozó feltételt.

---

<sup>9</sup> A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának a szolgáltatásnyújtás szabadsága elvének a tagállamokon belüli tengeri fuvarozásra (tengeri kabotázs) történő alkalmazásáról szóló 3577/92/EGK tanácsi rendelet értelmezéséről, COM(2014) 232.

A tagállamok minden olyan hajó számára engedélyezik kabotázsszolgáltatások nyújtását, amely **első lajstromukban** korlátozások nélkül van bejegyezve. Következésképpen ezek a hajók korlátlan hozzáféréssel rendelkeznek a kabotázshoz más tagállamokban.

Azoknak a hajóknak a helyzetét, amelyek a **második lajstromokban**<sup>10</sup> vannak bejegyezve, a következőképpen lehet összefoglalni:

- a kanári-szigeteki hajók és hajózási társaságok különleges spanyol lajstromában, a portugál Madeira-szigeteki lajstromban és a Gibraltáron bejegyzett hajók korlátlan hozzáféréssel rendelkeznek;
- a dán nemzetközi hajólajstromban bejegyzett teherhajók korlátlan hozzáféréssel rendelkeznek, a dán lajstromban szereplő személyszállító hajók nem rendelkeznek hozzáféréssel a kabotázshoz;
- a német nemzetközi lajstromban, valamint a külföldi forgalomban részt vevő teherhajók finn jegyzékében bejegyzett hajók korlátozott, eseti hozzáféréssel rendelkeznek, de nem férnek hozzá a menetrend szerinti kabotázshoz;
- Franciaország és Olaszország a referencia-időszakban korlátozott hozzáférést biztosított a kabotázshoz a második lajstromukban bejegyzett hajók számára:
  - **Olaszország** második lajstroma, amelyet eredetileg kizártak a kabotázshoz való hozzáféréstől, kizárólag eseti alapon, havonta legfeljebb 6 kabotázssúton (a 27. számú 2002. decemberi törvény, 289. pontja) nyújthat kabotázsszolgáltatást; a 2003. november 24-i 326. számú törvény a havi hat út alternatívájaként korlátlan számú kabotázssutat engedélyezett, feltéve hogy ezek meghaladják a 100 tengeri mérföldet;
  - **Franciaországban** a francia déli és az antarktiszi területek lajstromát, amely nem nyújtott hozzáférést a kabotázshoz, a 2005. május 3-i 2005-412. számú törvény alapján felváltotta a francia nemzetközi lajstrom; a francia nemzetközi lajstromban bejegyzett hajók korlátozott hozzáféréssel rendelkeznek az áruszállítási kabotázshoz, feltéve hogy a hajókat nem kizárólag kabotázssútvonalakon használják.

### *1.1.3. A személyzettel kapcsolatos szabályok*

A rendelet 3. cikke a 650 bruttó regisztertonna űrtartalomnál kisebb hajók és a szigetek közötti kabotázst végző hajók személyzete tekintetében a fogadó állam szabályainak alkalmazását írja elő, kivéve a 650 bruttó regisztertonna űrtartalmat meghaladó teherhajók személyzetét, amikor az ilyen hajók útja egy olyan utat követ vagy előz meg, amely egy más államba irányul vagy onnan indul.

A Bíróság 2004-ben egyértelművé tette a 3. cikk (2) bekezdésének hatályát a körutazást végző hajók tekintetében<sup>11</sup>. A Bíróság szerint a 650 bruttó regisztertonna űrtartalomnál nagyobb hajók személyzetével kapcsolatos minden kérdésben a lobogó szerinti állam illetékes, függetlenül attól, hogy kontinentális vagy szigetek közötti kabotázst végeznek-e. A fogadó

<sup>10</sup> Amint azt az előző jelentésben is kiemeltük, a tagállamok „off-shore” lajstromai nem tartoznak a rendelet kedvezményezettjei közé (pl. a Holland Antillák, a Man-sziget, Bermuda és a Kajmán-szigetek lajstroma), mivel az uniós jog nem vonatkozik ezekre a területekre.

<sup>11</sup> C-288/02. sz., Európai Közösségek Bizottsága kontra Görögország ügy [2004] ECR I-10071 .

állam szabályait csak a 650 bruttó regisztertonna űrtartalomnál kisebb, körutazást végző hajókra lehet alkalmazni.

A Bíróság 2006-ban magyarázatot fűzött „a kabotázsutat követő vagy megelőző út” fogalmához is<sup>12</sup>: ez rakomány meglététől függetlenül minden más államba irányuló vagy onnan induló utat magában foglal.

A 3. cikk személyzetre vonatkozó szabályai a következőképpen foglalhatók össze:

| Lobogó szerinti állam   | Fogadó állam  |
|---|---|
| - 650 bruttó regisztertonnánál nagyobb, kontinentális kabotázst végző hajók<br>- 650 bruttó regisztertonnánál nagyobb, vonalhajózásban részt vevő hajók<br>- 650 bruttó regisztertonnánál nagyobb, szigetek közötti kabotázst végző teherhajók, ha kabotázsútjuk olyan utat követ vagy előz meg, amely más államba irányul vagy onnan indul | - 650 bruttó regisztertonnánál kisebb hajók<br>- a szigetek közötti kabotázst végző hajók (kivéve a 650 bruttó regisztertonnánál nagyobb, szigetek közötti kabotázst végző teherhajókat, ha kabotázsútjuk olyan utat követ vagy előz meg, amely más államba irányul vagy onnan indul) |

Csupán hat tagállam alkalmazza a fogadó állam szabályait: Franciaország, Olaszország, Spanyolország (ez már az előző jelentés idején is így volt), Portugália<sup>13</sup>, Görögország<sup>14</sup> és Bulgária<sup>15</sup>.

A személyzettel kapcsolatos egyes nemzeti jogszabályok fő szabályai az e jelentéshez mellékelt bizottsági személyzeti munkadokumentum 2. táblázatában találhatóak.

#### 1.1.4. Közszolgáltatási kötelezettségek és közszolgáltatási szerződések

A rendelet (9) preambulumbekzdése szerint az érintett hajótulajdonosoknak különféle jogokat és kötelezettségeket előíró különböző közszolgáltatások bevezetése a szigetekről induló, a szigetekre irányuló, valamint a szigetek közötti, megfelelő menetrend szerinti fuvarozási szolgáltatás biztosítása érdekében indokoltnak tekinthető, feltéve hogy ezek a szabályok állampolgársági vagy lakóhely szerinti megkülönböztetés nélkül alkalmazhatók. A rendelet 4. cikke felhatalmazza a tagállamokat arra, hogy „közszolgáltatási szerződéseket köthetnek a szigetekről vagy a szigetekre irányuló, valamint a szigetek közötti kabotázsban közlekedő hajótársaságokkal, vagy közszolgáltatási kötelezettségeket róhatnak ki a kabotázsszolgáltatás ellátásának feltételeként”, feltéve hogy ezeket a kötelezettségeket megkülönböztetésmentesen rendelik el az összes uniós hajótulajdonosra vonatkozóan.

<sup>12</sup> C-456/04. sz., *Agip Petrolí SpA kontra Capitaneria di porto di Siracusa és társai* ügy [2006] ECR I-03395.

<sup>13</sup> Portugáliában a 7/2006. számú rendelet értelmében a fogadó állam szabálya alkalmazandó a konténeres és szilárd általános szállítmánynak a szárazföld, valamint a Madeira-szigetek és az Azori-szigetek közötti menetrend szerinti fuvarozására.

<sup>14</sup> Görögországban a szigetek közötti kabotázsszolgáltatást nyújtó hajók személyzetével kapcsolatos összes kérdésre a fogadó állam szabályai vonatkoznak, és a görög jogszabályok szabályozzák őket.

<sup>15</sup> Bulgáriában a 10. számú rendelet 4. cikke értelmében a 650 regisztertonna űrtartalomnál kisebb hajókra a bolgár személyzeti szabályozás alkalmazandó.

A Bíróság egyik 2001-es ítélete egyértelművé tette, hogy a 4. cikk (1) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy engedélyezze a tagállamoknak közszolgáltatási kötelezettség előírását néhány hajózási társaság számára, ugyanakkor azt is biztosítsa, hogy a szigetekről induló, a szigetekre irányuló vagy a szigetek közötti rendszeres fuvarozás lehetővé tételére érdekében közszolgáltatási szerződést köthessenek másokkal ugyanarra az útvonalra vonatkozóan.<sup>16</sup>

2006-ban további magyarázatot fűztek a rendelet 4. cikkéhez. A Bíróság jogellenesnek ítélte a spanyol jogszabályt, amely: (1) egyetlen szolgáltató számára biztosított 20 éves időtartamra szóló, kabotázsszolgáltatások nyújtására vonatkozó koncessziót; (2) olyan odaítélési kritériumot alkalmazott, amely előírta a szóban forgó útvonalon szerzett fuvarozási tapasztalatot; és (3) közszolgáltatási kötelezettség előírását engedélyezte a szárazföldi kikötők közötti menetrend szerinti fuvarozási szolgáltatásokra nézve.<sup>17</sup>

A referencia-időszakban a közszolgáltatásokra vonatkozó nemzeti jogszabályokban a következő főbb fejleményeket érték el:

- **Görögország** egyszerű bejelentési rendszerrel váltotta fel az adminisztratív engedélyezési rendszert (a 2932/2001. számú törvény módosításáról szóló, 2011. március 4-i 3922/2011. számú törvény).
- **Spanyolország** a 2007. november 16-i 1516/2007. számú királyi rendelettel váltotta fel az 1466/97. számú királyi rendeletet. Az új rendelet meghatározza a menetrend szerinti tengeri kabotázsútvonalakra és a közszolgáltatásokra vonatkozó jogi rendszert. A Kanári-szigetek tartományi kormányzatának 2009. január 27-i 9/2009. számú rendelete és a Baleár-szigetek tartományi kormányzatának 2010. november 2-i 11/2010. számú rendelete kiegészítette ezt a jogi keretet.
- **Franciaország** pénzügyi bírságot vet ki a szigetekre irányuló kabotázsszolgáltatást nyújtó hajótulajdonosokra, amennyiben nem tartják tiszteletben a közszolgáltatási kötelezettségeket (2008. szeptemberi 18-i rendelet).

A közszolgáltatási kötelezettségekkel és szerződésekkel kapcsolatos helyzet részletesebb leírása az e jelentéshez mellékelt bizottsági személyzeti munkadokumentum 3. táblázatában található.

## 1.2. Jogalkotási fejlemények az EFTA-államokban

Norvégia 2005. január 1-jén mentességet vezetett be a munkavállalási engedélyek követelménye alól a norvég kikötők között árukat vagy utasokat fuvarozó külföldi hajókon szolgáló nem EGT-tagok tengerészei számára. A munkavállalási engedéllyel kapcsolatos követelményt azonban 2010-ben ismét bevezették. E munkavállalási engedélyre vonatkozó követelmény nem vonatkozik azon EGT- állampolgárokra és nem EGT- állampolgárokra, akik EGT-államokban bejegyzett hajón szolgálnak.

Amint az az előző jelentésben is szerepelt, a norvég nemzetközi hajólajstromban (NIS) bejegyzett hajók nem kapnak hozzáférést a kabotázshoz.

A tagállamokban és az EFTA-államokban végzett kabotázásra vonatkozó fő rendelkezések összefoglalása az e jelentéshez mellékelt bizottsági személyzeti munkadokumentum 4. táblázatában található.

<sup>16</sup> A C-205/99. sz., *Analir kontra Administración General del Estado* ügy (EBHT 2001., I-1271. o.).

<sup>17</sup> C-323/03. sz., *Európai Közösségek Bizottsága kontra Spanyol Királyság* ügy (EBHT 2006., I-2161. o.).

## 2. PIACI FEJLEMÉNYEK

A Bizottság nehézségeket tapasztalt a jelentés e szakaszának elkészítéséhez szükséges adatok összegyűjtése során, mivel a tengeri kabotázs nyomon követéséhez a tagállamokban használt statisztikai eszközök egyre kevésbé használhatók és egyre megbízhatatlanabbá válnak. Az előző kabotázsjelentésben is szerepelt, hogy a tagállamok már nem tudnak olyan részletes statisztikákat gyűjteni, mint régen. Mivel a piacot liberalizálták, a közigazgatási szervek emellett egyre nehezebben tudják rögzíteni a piaci adatokat. A statisztikai nyomon követés emiatt gyakran az egyéni szolgáltatók feladatává válik, ők pedig nem szívesen osztják meg az adatokat az illetékes hatóságokkal az üzleti titoktartás miatt.

A Bizottság jelenleg olyan módszertan kidolgozását fontolgatja, amellyel részletes és időszerű statisztikai adatok gyűjthetőek a tengeri fuvarozással, többek között a kabotázssal kapcsolatban.

A jelentésnek ez a része a fuvarozási fejleményeket, többek között a teherfuvarozási (2.1.1. pont) és a személyszállítási kabotázs általános tendenciáit (2.1.2. pont), az első és a második lajstrom piaci részesedését (2.2. pont) és a külföldi lobogó szerinti hajók arányának növekedését (2.3. pont) ismerteti.

### 2.1. Forgalommal kapcsolatos fejlemények

#### 2.1.1. Árufuvarozás

A tagállamok által a Bizottság kérdőívében megadott és az Eurostat adataival kiegészített adatok szerint a 2001–2007 közötti időszakban a tengeri árufuvarozási kabotázs összességében stabil volt; több országban folyamatosan nőttek a szállított mennyiségek. 2008-tól a gazdasági válság következtében csökkent a fuvarozott áruk mennyisége. Ez a tendencia **Görögországban** és **Olaszországban** volt a legszembetűnőbb. **Spanyolországban** a válság főként az általános rakomány esetében (a fogyasztás csökkenése miatt), valamint a száraz rakomány kereskedelme terén (az építőiparban tapasztalt visszaesés miatt) volt érezhető.

Az előző évekhez hasonlóan az áruszállítási kabotázst az **Egyesült Királyság** (magas részesedés a folyékony ömlesztett árukból), **Spanyolország** (az általános rakományok nagy aránya) és **Olaszország** (nagy mennyiségű folyékony ömlesztett áru) uralja. Az EFTA-államok tekintetében a **Norvégiában** szállított rakomány mennyisége továbbra is magas marad, főként az offshore olajkereskedelem miatt (lásd az 1. táblázatot). A rakomány kategóriáival kapcsolatban rendelkezésre álló adatok az e jelentéshez mellékelt bizottsági személyzeti munkadokumentum 5. táblázatában találhatók.

1. táblázat: Áruszállítási kabotázs

| Teljes mennyiség (millió tonna) |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
|---------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
|                                 | 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 |

\* Forrás: Eurostat. Az Eurostat által összegyűjtött adatok az évente több mint 1 millió tonnányi áruforgalmú kikötőkre vonatkozó információkat tartalmazzák.

### 2.1.2. Személyszállítás

A tengeri személyszállítási kabotázs a jelek szerint stabil, az összesített globális adatok hasonlóan alakulnak az előző jelentésekben rögzített adatokhoz. A fuvarozásnak ebben a típusában nem jegyeztek fel jelentős növekedést; még a turistaszézonhoz kapcsolódó szezonális forgalom sem jelentős az összesített adatokhoz képest. A gazdasági válság hatásai miatt az utasok száma csökkent az elmúlt három évben (a 2010. évi adatok **Spanyolországban** a 2004–2005-ös szintre, **Görögországban** pedig a 2001-es szintre estek vissza).

A tengeri személyszállítási kabotázst nagy fokú koncentráltóság jellemzi: a két legnagyobb piac **Görögország** és **Olaszország**, amelyet **Spanyolország** követ. A személyszállítás **Dániában** megfigyelt, a Nagy-Bélt (Koppenhága és a szárazföld közötti állandó útvonal) megnyitásának köszönhető csökkenése a kilencvenes évek közepétől a jelek szerint alacsonyabb számú, évente 8–9 millió utasra stabilizálódott (lásd a 2. táblázatot).

Az EFTA-államok esetében nem állnak rendelkezésre statisztikai adatok az utasok számára vonatkozóan.



2. táblázat: Személyszállítási kabotázs

|     | Teljes utasszám (millió fő) |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
|-----|-----------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
|     | 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  |

\* Forrás: Eurostat. Az Eurostat által összegyűjtött adatok az évente több mint 200 000 utasforgalmú kikötőkre vonatkozó információkat tartalmazzák.

## 2.2. Az első és a második lajstrom piaci részesedése

A személyszállítási kabotázsban az első lajstromé a főszerep. Az ilyen hajókra vonatkozóan csak **Spanyolország** és **Portugália** rögzít csekély részvételt, de ezek az országok személyszállítási kabotázst engedélyeznek a második lajstromukban bejegyzett hajók számára.

A második lajstrom szerepe általában az áru fuvarozási kabotázsban nagyobb. **Olaszországban** az olasz nemzetközi lajstromban bejegyzett hajók kabotázshoz való hozzáférésére vonatkozó feltételek enyhítése miatt jelentősen növekedett az ilyen hajók részvétele az áru fuvarozási kabotázsban. Az olasz hatóságok szerint ez a tendencia várhatóan folytatódni fog a közeljövőben.

## 2.3. A külföldi lobogó szerinti hajók arányának növekedése

A külföldi hajók jelenléte az áruszállítási kabotázsban a legszembetűnőbb. **Finnországban** az EGT-tagok lobogója alatt hajózó külföldi hajók aránya a 2001. évi 25 %-ról 2005-ig 36 %-ra, 2010-ig pedig 47 %-ra emelkedett. **Olaszországban** az EGT-tagok lobogója alatt hajózó külföldi hajók aránya 2001 és 2009 között mintegy 43 %-ról 47 %-ra nőtt a szárazföldi kabotázsban végzett áruszállítás terén. **Németországban** átlagosan a teljes szállítmány több mint felét az EGT-tagok lobogója alatt hajózó külföldi hajók fuvarozzák: 2002-ben ez az arány 52 % volt, 2010-re pedig majdnem elérte az 56 %-ot.

A nemzeti lobogók továbbra is többségben vannak a személyszállítási kabotázs tekintetében, de kivételes a helyzet **Görögországban**, ahol szinte a teljes piacot a nemzeti lobogó alatt

közlekedő hajók uralják (a személyszállítási kabotázst végző körülbelül 300 hajó közül csak 4 hajózik külföldi lobogó alatt, de azok is görög tulajdonban vannak).

A rendelkezésre álló adatok az e jelentéshez mellékelt bizottsági személyzeti munkadokumentum 6. táblázatában találhatóak.

### 3. FOGLALKOZTATÁS

A tengeri kabotázssal kapcsolatban rendelkezésre álló foglalkoztatási adatok hiányosak.

**Finnországban** és **Portugáliában** 2005-ben enyhe csökkenést tapasztaltak a tengeri kabotázásban foglalkoztatott személyek számát illetően (Finnországban 2000 és 2005 között 1697-ről 1562-re, Portugáliában pedig 167-ről 149-re csökkent a foglalkoztatottak száma)<sup>18</sup>.

**Spanyolországban** a spanyol lobogó alatt közlekedő hajókon dolgozó tengerészek száma 2001 és 2010 között 49,5 %-kal, 5350-ről 2649-re esett vissza, ami főként a hajószám csökkenésének tudható be (a kabotázst végző kis hajók helyett kevesebb, nagyobb tonnatartalmú, modern hajókat használnak).

**Máltán** a tengeri kabotázsszolgáltatások ágazatában 240 főt foglalkoztatnak (ideértve a tengerészeket is), és a máltai hatóságok szerint az ágazat jelentős növekedési potenciállal rendelkezik. Becslések szerint a következő években további 500 főt foglalkoztatnak majd.

### 4. KONZULTÁCIÓ

A Bizottság 2009 és 2012 között a tagállamok tengerészeti hatóságaival és más érdekelt felekkel konzultált<sup>19</sup> a rendelet hatásának értékelése céljából.

A konzultáció során megállapították, hogy a kabotázspiactól rendkívül heterogén Unió-szerte. A konzultáció során beküldött észrevételek szerint a rendelet tiszteletben tartja ezt a sokféleséget és a tagállamok demográfiai és földrajzi sajátosságait.

A jelek szerint az, hogy megszüntették a határokat a kabotázspiachoz való hozzáférés tekintetében, nem okozott jelentős növekedést a kabotázsszolgáltatás nyújtása iránt érdeklődő hajótulajdonosok számában. Ez a kabotázspiactól alapvető sajátosságaihoz kapcsolható, amely a néhány, kereskedelmi szempontból kiemelt jelentőségű útvonal kivételével<sup>20</sup> kisebb forgalmú személyszállításból és korlátozott mennyiségű áru fuvarozásából áll. A földrajzi elhelyezkedés emellett gyakran nem jelent előnyt a tengeri szolgáltatások számára a szárazföldi fuvarozáshoz képest, például ha különleges műszaki előírásokat írnak elő a hajókra nézve (például az Észak-Európában közlekedő hajóknak gyakran jégtörővel kell rendelkezniük).

---

<sup>18</sup> Forrás: Consultrans.

<sup>19</sup> Az Európai Külső Tengeri Régiók Konferenciája (CPMR), az Európai Közösség Hajótulajdonosainak Szövetsége (ECSA), az Európai Tengeri Kikötők Szervezete (ESPO) és az Európai Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szövetsége (ETF) is hozzájárult ehhez a jelentéshez.

<sup>20</sup> Például a Franciaország és Korfúka közötti kabotázsszolgáltatás, amelyet eredetileg csak az SCNM nyújtott, más hajótulajdonosok, a Corsica Ferries és 2010-ben a Moby Lines számára is vonzóvá vált.

Meg kell említeni ezenkívül, hogy néhány hajótulajdonos vállalat nemzeti hajótulajdonos vállalatok részvényeinek felvásárlásával<sup>21</sup>, nem pedig tényleges kabotázsszolgáltatásokkal biztosítja jelenlétét más tagállamok kabotázspiacán.

A beadványokban hangsúlyt kapott, hogy a rendelet jogi keretet hozott létre a közszolgáltatási szerződéseknek és közszolgáltatási kötelezettségnek, és hozzájárult az alkalmazásuk átláthatóbbá tételéhez.

Több beadványban is kiemelték, hogy a rendelet közszolgáltatási szerződésekkel és kötelezettségekkel kapcsolatos rendelkezései lehetővé teszik a hatóságok számára, hogy a hajótulajdonosokkal végzett egyeztetések során viszonylagos többségben legyenek, és bizonyos mértékű irányítást szerezzenek a viteldíjak szintje terén. Ezt az általános szemléletet azonban a kereskedelmi szempontból kevésbé jelentős szigetekre irányuló fuvarozás eseteivel is árnyalni kell. A görög tengerészeti hatóság szerint mivel bizonyos útvonalakon nincs valós verseny, Görögországnak nagyobb költségekkel jár a közszolgáltatásért járó kompenzáció.<sup>22</sup>

A konzultáció során kiderült, hogy a rendelet 3. cikkének (2) bekezdésében meghatározott eltérés, amely lehetővé tette a fogadó állam szabályainak a személyzettel kapcsolatos ügyekre való alkalmazását, több tagállamban is különös jelentőséggel bír. A beadványok szerint ez az eltérés egyenlő versenyfeltételeket biztosít. A Bizottság tudomására jutott azonban, hogy mivel a hajótulajdonosok nehezen férnek hozzá a fogadó állam személyzettel kapcsolatos jogszabályaihoz, ez akadályozza a szigetek közötti kabotázs további fejlődését.

A konzultáció néhány résztvevője végül pedig jelezte, hogy a kabotázspiácnak a kereskedelmi útvonalakon való megnyitása bizonyos esetekben felgyorsította a flották modernizációját, és hozzájárult a szolgáltatások minőségének javításához.

## **5. KÖVETKEZTETÉSEK**

### **5.1. A liberalizáció hatása**

1999. január 1. óta szinte az összes kabotázsszolgáltatás liberalizálására sor került az Európai Unióban. A görög piac, amely az utolsó, részben védett piac volt, 2002. november 1-jével nyitottá vált.

A tengeri kabotázsszolgáltatások piaca 2007-ig összességében stabil volt, több országban is folyamatosan növekedett a fuvarozott áruk mennyisége és az utasok száma. 2008 óta ezen a téren jelentős visszalépés tapasztalható a gazdasági válság miatt.

A korábbi évekhez hasonlóan a teherfuvarozás legnagyobb piaca az Egyesült Királyság, a második és harmadik helyen pedig Spanyolország és Olaszország áll. A teherárak körében továbbra is a folyékony ömlesztett áru bír a legnagyobb jelentőséggel.

Az utasforgalom tekintetében Görögország az első, a második helyen Olaszország áll.

A más országok lobogója alatt közlekedő hajók nemzeti piacokra való bejutása nőtt az árufuvarozási kabotázsban, a személyszállítási kabotázsban azonban továbbra is alacsony.

---

<sup>21</sup> 2008-ban például a Grimaldi Compagnia di Navigazione SpA olasz hajótulajdonos vállalkozás növelte részesedését a görög Minoan Lines S.A. vállalatban, és ezáltal többségi részvényesévé vált.

<sup>22</sup> Görögországban a közszolgáltatásért járó kompenzációhoz nyújtott állami finanszírozás a rendelet végrehajtása előtt elérte a 24 millió EUR-t, a 2009–2011 közötti időszakban azonban 100 millió EUR-ra emelkedett, ami a 2000. évi adatokhoz képest évente több mint 400 %-os növekedést jelent.

A Bizottság által lefolytatott konzultációkból kiderült, hogy a liberalizáció összességében mérsékelt, de kedvező hatással volt a kabotázsra; néhány tagállamban például a nemzeti flották modernizációjához vezetett, amelyekre fokozott versenynyomás nehezedett.

## **5.2. További intézkedések**

Az e jelentés 4. szakaszában említett, 2009. és 2012. évi konzultációk, valamint a rendelet sokévi alkalmazása során szerzett tapasztalatok alapján a Bizottság úgy véli, hogy a rendelet teljesíti a célját, és nem igényel felülvizsgálatot. Elismeri azonban, hogy a beadványokban felvetett kérdések arra utalnak, hogy értelmezésével és végrehajtásával kapcsolatban még akadnak gondok. A Bizottság ezért a tengeri kabotázsról szóló új értelmező közleményében kitért ezekre a kérdésekre.<sup>23</sup>

Mivel a tengeri kabotázsra vonatkozó, rendelkezésre álló statisztikai adatok hiányosak, a kabotázs liberalizációja lezárult, és a piac stabilizálódott, a Bizottság azt javasolja, hogy csak akkor készít jelentést a liberalizáció gazdasági és jogi fejlődéséről, ha jelentős előrelépés történik, de mindenképpen 2018 előtt, hogy alaposan értékelje a tengeri kabotázs horvátországi liberalizációjának horvátországi hatását, Horvátország ugyanis 2014. december 31-ig átmenetileg mentesül a rendelet bizonyos rendelkezései alól.

---

<sup>23</sup> Lásd a 9. lábjegyzetet.