



Briuselis, 2014 04 22  
COM(2014) 231 final

## **KOMISIJOS ATASKAITA TARYBAI**

**Penktoji Tarybos reglamento (EEB) Nr. 3577/92, taikančio laisvės teikti paslaugas principą jūrų kabotažui, įgyvendinimo ataskaita (2001–2010 m.)**

{SWD(2014) 143 final}

## KOMISIJOS ATASKAITA TARYBAI

### Penktoji Tarybos reglamento (EEB) Nr. 3577/92, taikančio laisvės teikti paslaugas principą jūrų kabotažui, įgyvendinimo ataskaita (2001–2010 m.)

Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3577/92, taikantis laisvės teikti paslaugas principą jūrų transportui valstybėse narėse (jūrų kabotažas)<sup>1</sup>, priimtas 1992 m. gruodžio 7 d. Jo tikslas – palaipsniui įgyvendinti šią laisvę ir taip sukurti jūrų kabotažo paslaugų teikimo vidaus rinką.

Pagal reglamento 10 straipsnį Komisija kas dveji metai pateikia Tarybai šio reglamento įgyvendinimo ataskaitą ir prireikus taip pat pateikia reikiamus pasiūlymus.

Tai penktoji periodinė ataskaita. Po konsultacijų su valstybėmis narėmis dėl ataskaitų turinio ir periodiškumo, paskelbtų ankstesnėje ataskaitoje<sup>2</sup>, ir atsižvelgdama į Tarybos išvadas<sup>3</sup>, Komisija nusprendė šioje ataskaitoje pateikti 2001–2010 m. duomenis, o vėlesnių metų – kai tokių duomenų turima. Šio sprendimo pagrindimas yra dvejopas. Pirma, Komisija ketino visapusiškai įvertinti jūrų kabotažo liberalizavimo poveikį Graikijoje, kuri paskutinė iš valstybių narių atvėrė savo rinką. Antra, ji siekė išanalizuoti kabotažą valstybėse narėse, kurios įstojo į Europos Sąjungą po 2002 metų, kai buvo priimta ankstesnė ataskaita (t. y. 2004 m. gegužės 1 d.<sup>4</sup>, 2007 m. sausio 1 d.<sup>5</sup> ir 2013 liepos 1 d.<sup>6</sup> ES plėtros etapais).

Šioje ataskaitoje daugiausia dėmesio skiriama šalims, kurios turi prieigą prie jūros<sup>7</sup>. Ji paremta nepriklausomų konsultantų atliktais tyrimais<sup>8</sup>, 2009 metais vykusių Komisijos konsultacijų su suinteresuotosiomis šalimis ir valstybėmis narėmis rezultatais ir valstybių narių atsakymais į 2012 metais Komisijos pateiktą klausimą.

Ši ataskaita suskirstyta į keturis skyrius. Pirmajame aprašoma naujausia Teismo praktika ir teisės aktų pokyčiai valstybėse narėse ir ELPA šalyse. Antrajame apibūdinamos rinkos tendencijos valstybėse narėse ir ELPA šalyse. Trečiajame apibendrinami turimi duomenys apie užimtumą jūrų kabotažo srityje. Kadangi trūksta patikimų ir išsamių duomenų, šioje

<sup>1</sup> OL L 364, 1992 12 12, p. 7.

<sup>2</sup> 2002 m. balandžio 24 d. Ketvirtoji Tarybos reglamento (EEB) Nr. 3577/92, taikančio laisvės teikti paslaugas principą jūrų kabotažui įgyvendinimo ataskaita (1999–2000 m.), COM(2002) 203.

<sup>3</sup> 2002 11 05 Tarybos išvados.

<sup>4</sup> Kipras, Estija, Lietuva, Latvija, Malta, Lenkija, Slovėnija, žr. t. p. 7 išnašą.

<sup>5</sup> Bulgarija ir Rumunija.

<sup>6</sup> Kroatija.

<sup>7</sup> Nenagrinėjamos Austrija, Čekija, Vengrija, Liuksemburgas ir Slovakija.

<sup>8</sup> *Consultrans* (ECORYS vadovaujamo bendrosios sutarties konsorciumo narė) „Tyrimas rengiant penktąją periodinę Reglamento Nr. 3577/92 įgyvendinimo ataskaitą. Ekonominė dalis 2001–2005 m.“ (angl. *Study in view of the preparation of the 5th periodical report on the implementation of Regulation N° 3577/92. Economic part 2001-2005*), 2007 m. liepa. Gomez-Acebo ir Pombo Abogados „Tarybos reglamento (EEB) Nr. 3577/92, taikančio laisvės teikti paslaugas principą jūrų transportui valstybėse narėse, įgyvendinimo tyrimas. Teisės aktų pokyčiai (2001–2005 m.)“ (angl. *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 m. birželio mėn.

dalyje nebepateikiama statistinių duomenų apie sąnaudas įguloms. Ketvirtajame skyriuje nušviečiamos rengiant šią ataskaitą vykusių konsultacijų išdavos. Galiausiai, paskutiniame skyriuje pateikiamos išvados ir Komisijos nuomonė dėl būsimų ataskaitų.

Prieš šios ataskaitos pridedamame Komisijos tarnybų darbiniam dokumente pateikiama išsamesnių statistinių duomenų ir analizuojami tam tikri šioje ataskaitoje minimi klausimai.

Ši ataskaita pateikiama kartu su Komisijos parengtu Reglamento (EEB) Nr. 3577/92 aiškinamuoju komunikatu<sup>9</sup>.

## 1. TEISĖS AKTŲ POKYČIAI

Šiame skyriuje analizuojama Teisingumo Teismo praktika ir pokyčiai ES valstybėse narėse (1.1) ir ELPA valstybėse (1.2), susiję su liberalizuotų paslaugų kategorijomis, teise vykdyti kabotažą, įgulos sukomplektavimo taisyklėmis, visuomenės aptarnavimo įsipareigojimais ir visuomenės aptarnavimo sutartimis, ataskaitiniu laikotarpiu. Išsamesnis teisės aktų pokyčių aprašymas apibendrinamas prie šios ataskaitos pridedamo Komisijos tarnybų darbinio dokumento 1 lentelėje.

### 1.1. Teisės aktų pokyčiai ES valstybėse narėse

#### 1.1.1. Liberalizuotos paslaugos

Nuo 1999 m. sausio 1 d., kai baigė galioti dauguma reglamento 6 straipsnyje nustatytų išimčių, subjektams, kuriems taikomas Reglamentas (EEB) Nr. 3577/92, yra atvertos beveik visų kategorijų jūrų kabotažo paslaugos.

Vienintelė likusi išimtis, nustatyta reglamento 6 straipsnio 3 dalyje, iki 2004 m. sausio 1 d. buvo taikoma dviejų kategorijų salų kabotažo paslaugoms **Graikijoje**: reguliarioms keleivių pervežimo ir keltų paslaugoms bei paslaugoms, teikiamoms mažesniais kaip 650 BT (bendrosios talpos) [Reglamente (EEB) Nr. 3577/92 – bruto tonažas] laivais.

Priėmus Įstatymą Nr. 2932/2001, kuris buvo paskelbtas 2001 m. birželio 27 d., Graikijoje šios kabotažo paslaugos buvo liberalizuotos gerokai anksčiau nei 2004 metais, kai turėjo baigtis išimties taikymo laikotarpis. Vis dėlto Graikijoje atitinkamos nuostatos su reglamentu visapusiškai buvo suderintos tik 2011 metais, priėmus kelis pakeitimus, pateiktus Ministro sprendime Nr. 3323.1/02/08, Prezidento dekretuose Nr. 38/2011 ir Nr. 44/2011 ir 2011 m. kovo 4 d. įstatyme Nr. 3922/2011. Šie teisės aktai Graikijoje buvo priimti pagal pažeidimo nagrinėjimo procedūrą, kurią Komisija baigė 2011 metais.

Be to, Graikija savo kabotažo rinką liberalizavo netgi plačiau nei reikalaujama pagal reglamentą, nes 2010 metais ją atvėrė trečiojoje šalyje registruotiems kruiziniais laivams (Įstatymas Nr. 3872/2010).

#### 1.1.2. Teisė teikti jūrų kabotažo paslaugas

Reglamentas numato, kad laivui gali būti leista teikti kabotažo paslaugas kitoje valstybėje narėje, jei jis atitinka visas kabotažo vykdymo toje valstybėje narėje, kurioje jis registruotas, sąlygas.

Valstybės narės visiems laivams, registruotiems jų **pirmuose registruose**, leidžia teikti kabotažo paslaugas be jokių apribojimų. Todėl šie laivai turi neribotą teisę vykdyti kabotažą kitose valstybėse narėse.

---

<sup>9</sup> Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui dėl Tarybos reglamento (EEB) Nr. 3577/92, taikančio laisvės teikti paslaugas principą jūrų transportui valstybėse narėse (jūrų kabotažas) aiškinimo, COM(2013) 232.

Padėtį dėl laivų, registruotų **antruose registruose**<sup>10</sup>, galima apibendrinti taip:

- laivai, registruoti Ispanijos specialiajame Kanarų Salų laivų ir laivybos kompanijų registre (REC), Portugalijos Madeiros registre (MAR) ir Gibraltare, turi neribotą teisę vykdyti kabotažą;
- krovininiai laivai, registruoti Danijos tarptautiniame laivų registre (DIS), turi neribotą teisę vykdyti kabotažą, DIS registruoti keleiviniai laivai neturi teisės vykdyti kabotažo;
- laivai, registruoti Vokietijos tarptautiniame registre (ISR) ir Suomijos tarptautiniais maršrutais plaukiojančių krovinių laivų sąrašė, turi ribotą teisę vykdyti kabotažą, kuri nustatoma kiekvienu atveju atskirai, tačiau neturi teisės vykdyti reguliariojo kabotažo;
- Prancūzija ir Italija atskaitiniu laikotarpiu suteikė ribotą teisę vykdyti kabotažą laivams, registruotiems atitinkamuose tų valstybių antruose registruose:
  - **Italijoje** antrame registre registruotiems laivams, kuriems iš pradžių nebuvo suteikta teisė vykdyti kabotažo, kabotažo paslaugas leidžiama teikti tik kiekvienu atveju atskirai ir vykdyti ne daugiau kaip šešias kabotažo keliones per mėnesį (Įstatymas 27, 12/2002 Nr. 289); 2003 m. lapkričio 24 d. įstatymu Nr. 326, numatant alternatyvą reikalavimui vykdyti ne daugiau kaip šešias kabotažo keliones per mėnesį, leista vykdyti neribotą skaičių kabotažo kelionių, jei jos viršija 100 jūrmylių;
  - **Prancūzijoje** Prancūzijos Pietinių ir Antarkties teritorijų registras (TAAF), kuriame registruotiems laivams nebuvo suteikiama teisė vykdyti kabotažo, pakeistas Prancūzijos tarptautiniu registru (RIF), priėmus 2005 m. gegužės 3 d. įstatymą Nr. 2005-412; RIF registruoti laivai turi ribotą teisę vykdyti prekių kabotažą, jei jie naudojami ne vien kabotažo maršrutuose.

### 1.1.3. Įgulos sukomplektavimo taisyklės

Pagal reglamento 3 straipsnį priimančiosios valstybės taisyklės leidžiama taikyti komplektuojant įgulą mažesniuose kaip 650 BT laivuose ir salų kabotažą vykdančiuose laivuose, išskyrus didesnius kaip 650 BT krovinius laivus, jei atitinkama kelionė vyksta po kelionės arba prieš ją į kitą valstybę arba iš jos.

2004 m. Teismas išaiškino 3 straipsnio taikymą kruiziniams laivams<sup>11</sup>. Teismo nuomone, už visus įgulos sukomplektavimo klausimus didesniuose kaip 650 BT kruiziniuose laivuose, neatsižvelgiant į tai, ar jie atlieka salų, ar kontinentinį kabotažą, atsako laivo vėliavos valstybė. Priimančiosios valstybės taisyklės galėtų būti taikomos tik mažesniems kaip 650 BT kruiziniams laivams.

<sup>10</sup> Kaip buvo priminta ankstesnėje ataskaitoje, reglamentas netaikomas valstybių narių „užjūrio“ registrams (pvz., Olandijos Antilų registru, Meno Salos registru, Bermudų ir Kaimanų Salų registrams), kadangi šioms teritorijoms negalioja ES įstatymai.

<sup>11</sup> 2004 m. spalio 21 d. Sprendimas *Europos Bendrijų Komisija prieš Graikijos Respubliką*, C-288/02, Rink. p. I-10071.

2006 m. Teismas taip pat pateikė apibrėžties „kelionė, kuri vyksta po kabotažo kelionės arba prieš ją“ paaiškinimą<sup>12</sup>: tai yra bet kuri kelionė iš kitos valstybės ar į kitą valstybę, neatsižvelgiant į tai, ar laive yra kroviny, ar ne.

3 straipsnyje nustatytas įgulos sukomplektavimo taisyklės galima apibendrinti taip:

Vėliavos valstybė	Priimančioji valstybė
<ul style="list-style-type: none"> <li>- žemyninį kabotažą vykdančios didesnės kaip 650 BT laivai</li> <li>- didesnės kaip 650 BT kruiziniai laivai</li> <li>- salų kabotažą vykdančios didesnės kaip 650 BT krovininiai laivai, kai kabotažo kelionė vykdoma po kelionės arba prieš ją į kitą valstybę arba iš jos</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- mažesnės kaip 650 BT laivai</li> <li>- salų kabotažą vykdančios laivai (išskyrus salų kabotažą vykdančius didesnius kaip 650 BT krovinius laivus, kai kabotažo kelionė vykdoma po kelionės arba prieš ją į kitą valstybę arba iš jos)</li> </ul>

Priimančiosios valstybės taisyklės taiko vos šešios valstybės narės: Prancūzija, Italija, Ispanija (kaip ir rengiant ankstesnę ataskaitą), Portugalija<sup>13</sup>, Graikija<sup>14</sup> ir Bulgarija<sup>15</sup>.

Pagrindinės taisyklės, numatytos atitinkamuose nacionaliniuose teisės aktuose dėl įgulos sukomplektavimo, pateiktos prie šios ataskaitos pridedamo Komisijos tarnybų darbinio dokumento 2 lentelėje.

#### 1.1.4. Visuomenės aptarnavimo įsipareigojimai (VAĮ) ir visuomenės aptarnavimo sutartys (VAS)

Reglamento 9 konstatuojamojoje dalyje numatyta, kad transporto paslaugų į salas, iš jų ir tarp jų reguliarumui užtikrinti gali būti pateisinama įvesti viešąsias paslaugas numatant tam tikras teises ir įsipareigojimus atitinkamiems laivų savininkams, tačiau tik tuo atveju, jei niekas nebus išskiriamas dėl tautybės arba gyvenamosios vietos. Pagal reglamento 4 straipsnį valstybėms narėms leidžiama „sudaryti su laivybos kompanijomis, teikiančiomis reguliarias paslaugas į salas, iš jų arba tarp jų, visuomenės aptarnavimo sutartis arba nustatyti joms visuomenės aptarnavimo įsipareigojimus kaip sąlygą kabotažo paslaugoms teikti“, jeigu šie įsipareigojimai nustatomi nediskriminuojant jokių Sąjungos laivų savininkų.

Teismas 2001 metų sprendimu išaiškino, kad 4 straipsnio 1 dalis turi būti aiškinama kaip leidžianti valstybei narei nustatyti VAĮ kai kurioms laivybos kompanijoms ir tuo pačiu metu

<sup>12</sup> 2006 m. balandžio 6 d. Sprendimas *Agip Petroli SpA prieš Capitaneria di porto di Siracusa ir kitus*, C-456/04, Rink. p. I-3395.

<sup>13</sup> Portugalijoje pagal Įstatymų galią turintį nutarimą Nr. 7/2006 priimančiosios valstybės taisyklė taikoma konteineriais vežamų krovinių ir kietųjų bendrųjų krovinių reguliarioms transporto paslaugoms tarp žemyno ir Madeiros bei Azorų salų.

<sup>14</sup> Graikijoje visiems klausimams, susijusiems su salų kabotažą vykdančių laivų įgulos sukomplektavimu, taikoma priimančiosios valstybės taisyklė ir juos reglamentuoja Graikijos teisės aktai.

<sup>15</sup> Bulgarijoje pagal Potvarkio Nr. 10 4 straipsnį mažesniems kaip 650 BT laivams taikomos Bulgarijos įgulos sukomplektavimo taisyklės.

sudaryti VAS su kitomis kompanijomis dėl tos pačios linijos ar maršruto, kad būtų užtikrintas reguliarus eismas į salas, iš jų ar tarp jų<sup>16</sup>.

Tolesnis reglamento 4 straipsnio aiškinimas pateiktas 2006 metais. Teismas pripažino neteisėtais Ispanijos teisės aktus, kurie: 1) leido dvidešimčiai metų sudaryti kabotažo paslaugų teikimo koncesiją su vienu veiklos vykdytoju; 2) transporto paslaugų teikimo atitinkamu maršrutu patirtį numatė kaip vieną iš koncesijos sudarymo kriterijų; ir 3) leido nustatyti VAĮ reguliarioms transporto tarp kontinentinių uostų paslaugoms<sup>17</sup>.

Ataskaitiniu laikotarpiu įvyko šie pagrindiniai nacionalinių teisės aktų dėl visuomenės aptarnavimo pokyčiai:

- **Graikijoje** administracinė leidimų išdavimo sistema buvo pakeista paprasto deklaravimo tvarka (2011 m. kovo 4 d. įstatymas Nr. 3922/2011, kuriuo iš dalies keičiamas Įstatymas Nr. 2932/2001).
- **Ispanijoje** Karaliaus dekretas Nr. 1466/97 buvo pakeistas 2007 m. lapkričio 16 d. Karaliaus dekretu Nr. 1516/2007. Naujajame dekrete numatytos teisinės priemonės dėl reguliarių jūrų kabotažo linijų ir visuotinės svarbos paslaugų. Ši teisės aktų sistema baigta kurti 2009 m. sausio 27 d. Kanarų Salų regioninės valdžios dekretu Nr. 9/2009 ir 2010 m. lapkričio 2 d. Balearų Salų regioninės valdžios įstatymu Nr. 11/2010.
- **Prancūzijoje** įvestos finansinės sankcijos laivų savininkams, vykdančiams salų kabotažą, jei jie nevykdo visuomenės aptarnavimo įsipareigojimų (2008 m. rugsėjo 18 d. dekretas).

Padėtis dėl VAĮ ir VAS apibendrinama prie šios ataskaitos pridedamo Komisijos tarnybų darbinio dokumento 3 lentelėje.

## 1.2. ELPA valstybių teisės aktų pokyčiai

2005 m. sausio 1 d. Norvegijoje leista netaikyti reikalavimo turėti darbo leidimus ne EEE šalių jūrininkams, dirbantiems užsienio laivuose, kurie veža prekes arba keleivius tarp Norvegijos uostų. Vis dėlto 2010 m. gegužės mėn. reikalavimas turėti darbo leidimus buvo iš naujo nustatytas. Šis reikalavimas netaikomas EEE šalių piliečiams arba ne EEE šalių piliečiams, dirbantiems Europos ekonominėje erdvėje registruotuose laivuose.

Kaip minėta ankstesnėje ataskaitoje, Norvegijos tarptautiniame laivų registre (NIS) registruoti laivai neturi teisės vykdyti kabotažo.

Pagrindinės nuostatos dėl kabotažo ES valstybėse narėse ir ELPA valstybėse apibendrinamos prie šios ataskaitos pridedamo Komisijos tarnybų darbinio dokumento 4 lentelėje.

## 2. RINKOS POKYČIAI

Komisijai kilo sunkumų renkant duomenis šiai ataskaitos daliai, kadangi jūrų kabotažui valstybėse narėse stebėti naudojamos statistinės priemonės vis mažiau patenkina poreikius ir tampa vis nepatikimesnės. Kaip buvo konstatuota ankstesnėje kabotažo ataskaitoje, valstybėse narėse tokie išsamūs statistiniai duomenys, kaip anksčiau, neberenkami. Be to, atsižvelgiant į tai, kad rinka buvo liberalizuota, nacionalinėms administracijoms tapo sunkiau registruoti su rinka susijusius rodiklius. Dėl šios priežasties statistinių duomenų stebėjimas neretai tampa

<sup>16</sup> 2001 m. vasario 20 d. Sprendimas *Analir prieš Administración General del Estado*, C-205/99, Rink. p. I-1271.

<sup>17</sup> 2006 m. kovo 9 d. Sprendimas *Komisija prieš Ispanijos Karalystę*, C-323/03, Rink. p. I-2161.

veiklos vykdytojų vidaus reikalu, o šie komercinio konfidencialumo sumetimais nelinkę teikti duomenų kompetentingoms institucijoms.

Komisija šiuo metu svarsto galimybę parengti metodiką, kurią taikant būtų galima laiku surinkti išsamius statistinius duomenis apie jūrų transportą, įskaitant kabotažą.

Šioje ataskaitos dalyje aprašomi vežimo apimčių pokyčiai, įskaitant bendrąsias krovinių (2.1.1) ir keleivių kabotažo (2.1.2) tendencijas, pirmame ir antrame registruose registruotų laivų užimamas rinkos dalis (2.2) ir su užsienio valstybių vėliavomis plaukiojančių laivų skvarbą (2.3).

## **2.1. Vežimo apimčių pokyčiai**

### *2.1.1. Krovinių transportas*

Remiantis duomenimis, kuriuos valstybės narės pateikė atsakydamos į Komisijos klausimą, ir juos papildžius Eurostato duomenimis, 2001–2007 metais jūrinis krovinių kabotažas apskritai buvo stabilus, o kai kuriose šalyse jo apimtys nuolat didėjo. Nuo 2008 metų vežimo apimtys mažėja dėl ekonomikos krizės padarinių. Ši tendencija labiausiai pastebima **Graikijoje** ir **Italijoje**. **Ispanijoje** krizė labiausiai jaučiama generalinių krovinių sektoriuje dėl smukusio bendrojo vartojimo ir sausų biriųjų krovinių sektoriuje, kuriam įtakos turi statybos pramonės sulėtėjimas.

Kaip ir ankstesniais metais, prekių kabotažo srityje pagrindinę poziciją užima **Jungtinė Karalystė** (jai tenka didelė skystų piltinių krovinių rinkos dalis), **Ispanija** (užimanti didelę santykinę generalinių krovinių rinkos dalį) ir **Italija** (pervežanti didelius kiekius skystų piltinių krovinių). Dėl ELPA šalių pažymėtina, kad **Norvegijoje** pervežamų krovinių apimtys išlieka didelės, daugiausiai dėl naftos pervežimo jūra (žr. 1 lentelę). Turimi duomenys apie pervežamų krovinių kategorijas pateikiami prie šios ataskaitos pridedamo Komisijos tarnybų darbinio dokumento 5 lentelėje.

1 lentelė: Prekių kabotažas

Bendroji apimtis (mln. tonų)										
	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

\* Šaltinis: Eurostatas. Eurostato renkami duomenys apima informaciją apie uostus, kuriuose per metus tvarkoma daugiau kaip 1 mln. tonų krovinių.

### 2.1.2. Keleivinis transportas

Jūrinis keleivių kabotažas yra stabilus, o jo konsoliduotieji pasauliniai rodikliai panašūs į pateiktuosius ankstesnėse ataskaitose. Neužregistruota jokių esminių šios rūšies vežimo apimčių padidėjimų; net ir su turistiniu laikotarpiu siejami sezoniniai pokyčiai yra nereikšmingi, jei vertinami atsižvelgiant į bendruosius rodiklius. Dėl ekonomikos krizės padarinių per pastaruosius trejus metus keleivių skaičius sumažėjo (**Ispanijoje** 2010 m. rodikliai smuko iki 2004– 2005 m. užregistruoto lygio, **Graikijoje** – iki 2001 m. lygio).

Jūrinis keleivių kabotažas daugiausia vykdomas keliose konkrečiose šalyse: dvi didžiausios rinkos yra **Graikija** ir **Italija**, po kurių seka **Ispanija**. Panašu, kad **Danijoje** keleivių srautai, mažėję nuo praėjusio amžiaus paskutinio dešimtmečio vidurio, kai buvo atidarytas Didžiojo Beldo tiltas (nuolatinė susisiekimo linija, jungianti Kopenhagą su žemynu), dabar stabilizavosi. Sumažėjęs keleivių skaičius svyruoja nuo 8 iki 9 mln. per metus (žr. 2 lentelę).

Statistinių duomenų apie keleivių skaičių ELPA šalyse neturima.



2 lentelė: Keleivių kabotažas

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

\* Šaltinis: Eurostatas. Eurostato renkami duomenys apima informaciją apie uostus, kuriuose per metus aptarnaujama daugiau kaip 200 000 keleivių.

## 2.2. Pirmame ir antrame registruose registruotiems laivams tenkančios atitinkamos rinkos dalys

Pirmame registre registruoti laivai dominuoja keleivių kabotažo srityje. Tik **Ispanijoje** ir **Portugalijoje**, kuriose keleivių kabotažą leidžiama vykdyti laivais, registruotais tų šalių antruose registruose, pirmame registre registruoti laivai šioje veikloje dalyvauja mažiau.

Antrame registre registruoti laivai vis aktyviau veikia prekių kabotažo sektoriuje. **Italijoje** palengvinus teisės vykdyti kabotažą suteikimo sąlygas Italijos tarptautiniame registre registruotiems laivams, labai suaktyvėjo šių laivų vykdoma krovinių kabotažo veikla. Italijos valstybės institucijų nuomone, netolimoje ateityje ši tendencija greičiausiai išliks.

## 2.3. Užsienio valstybių vėliavų skvarba

Nacionalinių laivų veikla labiausiai pastebima prekių kabotažo srityje. **Suomijoje** laivų, plaukiojančių su kitų nei Suomija EEE valstybių vėliavomis, santykinė dalis nuo 25 proc. 2001 m. padidėjo iki 36 proc. 2005 m. ir 47 proc. 2010 m. **Italijoje** laivų, plaukiojančių su kitų nei Italija EEE valstybių vėliavomis, vykdoma veikla žemyninio krovinių kabotažo srityje nuo maždaug 43 proc. 2001 m. šoktelėjo iki beveik 47 proc. 2009 m. **Vokietijoje** vidutiniškai daugiau nei pusė visų krovinių pervežama su kitų nei Vokietija EEE valstybių vėliavomis plaukiojančiais laivais: 2002 m. ši dalis buvo 52 proc., o 2010 m. ji pakilo iki beveik 56 proc.

Nacionalinės vėliavos vis dar gerokai dominuoja keleivių kabotažo srityje, o šiuo atžvilgiu ypatinga yra **Graikija**, kurios beveik visą rinką užima su nacionaline vėliava plaukiojantys

laivai (vos keturi iš maždaug 300 laivų, vykdančių keleivių kabotažą, plaukioja ne su Graikijos vėliava, nors priklauso Graikijos subjektams).

Turimi duomenys pateikiami prie šios ataskaitos pridedomo Komisijos tarnybų darbinio dokumento 6 lentelėje.

### 3. UŽIMTUMAS

Informacijos apie užimtumą jūrų kabotažo srityje turima labai nedaug.

**Suomijoje** ir **Portugalijoje** 2005 metais užregistruotas nedidelis jūrų kabotažo sektoriuje dirbančių asmenų skaičiaus sumažėjimas (Suomijoje šis skaičius nuo 1 697 2000 m. sumažėjo iki 1 562 2005 m., Portugalijoje – nuo 167 2000 m. iki 149 2005 m.)<sup>18</sup>.

Su **Ispanijos** vėliava plaukiojančiuose kabotažiniuose laivuose dirbančių jūreivių skaičius sumažėjo 49,5 proc. – nuo 5 350 2001 m. iki 2 649 2010 m., daugiausiai dėl sumažėjusio laivų skaičiaus (mažus kabotažinius laivus pakeitė mažesnis skaičius šiuolaikiškų didesnės talpos laivų).

**Maltoje** jūrų kabotažo sektoriuje dirba 240 asmenų (įskaitant jūrininkus), o Maltos valstybės institucijų tvirtinimu, užimtumas šiame sektoriuje turi reikšmingą potencialą augti. Numatoma, kad per ateinančius kelerius metus šioje srityje bus įdarbinta dar 500 žmonių.

### 4. KONSULTAVIMASIS

2009 ir 2012 metais Komisija konsultavosi su valstybių narių jūrų administracijomis ir kitomis suinteresuotosiomis šalimis<sup>19</sup>, norėdama įvertinti reglamento poveikį.

Šios konsultacijos parodė, kad kabotažo rinka yra labai nevienalytė visoje Europos Sąjungoje. Per šias konsultacijas pateikta informacija parodė, kad reglamente, atrodo, atsižvelgiama į šią įvairovę ir į valstybių narių demografinę bei geografinę specifiką.

Matyti, kad panaikinus kliūtis patekti į kabotažo rinkas, laivų savininkų, suinteresuotų teikti kabotažo paslaugas, reikšmingai nepadaugėjo. Tai gali būti susiję su savybėmis, būdingomis kabotažo rinkai, kuri, išskyrus kelis labai didelės komercinės svarbos maršrutus<sup>20</sup>, pasižymi gana nedideliais keleivių srautais ir ribotomis krovinių apimtėmis. Be to, geografinė padėtis laivybos paslaugoms dažnai nesuteikia jokio pranašumo prieš sausumos transportą todėl, kad, pavyzdžiui, turi būti naudojami specifinės techninės savybės turintys laivai (pvz., šiaurinėje Europoje plaukiojantys laivai dažnai privalo turėti ledo klasę).

Be to, pažymėtina, kad kai kurios laivybos kompanijos į kitų valstybių narių kabotažo rinkas patenka įsigydamos nacionalinių laivybos kompanijų akcijų<sup>21</sup> užuot fiziškai diegusios kabotažo paslaugas.

---

<sup>18</sup> Šaltinis: *Consultrans*.

<sup>19</sup> Rengiant šią ataskaitą prisidėjo Periferinių jūros regionų konferencija (CRPM), Europos Bendrijos laivų savininkų asociacija (ESPO), Europos jūrų uostų organizacija ir Europos transporto darbuotojų federacija (ETF).

<sup>20</sup> Pvz., kabotažas tarp žemyninės Prancūzijos ir Korsikos, kurį iš pradžių vykdė tikrai bendrovė SCNM, pritraukė naujų laivų savininkų: *Corsica Ferries*, o 2010 m. – *Moby Lines*.

<sup>21</sup> Pvz., 2008 m. Italijos laivybos kompanija *Grimaldi Compagnia di Navigazione SpA* įsigijo papildomą Graikijos įmonės *Minoan Lines S.A.* akcijų dalį ir tapo didžiausia jos akcininke.

Iš gautos informacijos matyti, kad reglamentu pavyko nustatyti visuomenės aptarnavimo sutarčių (VAS) ir visuomenės aptarnavimo įsipareigojimų (VAĮ) teisinę sistemą ir padidinti sutarčių sudarymo ir įpareigojimų nustatymo skaidrumą.

Keliuose pateiktuose atsakymuose pabrėžiama, kad reglamento nuostatos dėl VAĮ ir VAS suteikia galimybę valstybės institucijoms derėtis su laivų savininkais užimant gana tvirtą poziciją ir sudaro sąlygas administracijoms kontroliuoti tarifų dydį. Vis dėlto ši bendrąji vertinimą koreguoja transporto į mažos komercinės svarbos salas pavyzdžiai. Graikijos jūrų administracijos nuomone, Graikijoje dėl nepakankamai veiksmingos konkurencijos kai kuriose linijose, atrodo, padidėjo sąnaudų kompensacijoms už viešųjų paslaugų teikimą<sup>22</sup>.

Konsultacijos atskleidė, kad reglamento 3 straipsnio 2 dalyje nurodyta išimtis, leidžianti taikyti priimančiosios valstybės taisykles sprendžiant su įgulos sukomplektavimu susijusius klausimus, turi didelę reikšmę kelioms valstybėms narėms. Iš pateiktų atsakymų matyti, kad ši išimtis garantuoja vienodas konkurencijos sąlygas. Vis dėlto Komisijai tapo aišku, kad nepakankamos galimybės laivų savininkams laisvai susipažinti su priimančiosios valstybės teisės aktais dėl įgulos sukomplektavimo reikalavimų galėtų tapti kliūtimi tolesnei salų kabotažo plėtrai.

Galiausiai, kai kurie konsultacijų respondentai nurodė, kad kabotažo rinkos atvėrimas komerciniuose maršrutuose kai kuriais atvejais spartina laivynų modernizavimą ir padeda gerinti teikiamų paslaugų kokybę.

## **5. IŠVADOS**

### **5.1. Liberalizavimo poveikis**

Nuo 1999 m. sausio 1 d. Europos Sąjungoje buvo liberalizuotos beveik visos kabotažo paslaugos. Graikijos rinka, kuri ilgiausiai buvo iš dalies apsaugota, yra atverta nuo 2002 m. lapkričio 1 d.

Iki 2007 m. jūrų kabotažo rinka apskritai buvo stabili, keliose šalyse vežamų prekių apimtys ir keleivių skaičius nuolat didėjo. Nuo 2008 m. dėl ekonomikos krizės ji gerokai smuktelėjo.

Kaip ir ankstesniais metais, didžiausia krovinių pervežimo rinka yra Jungtinėje Karalystėje, po jos seka Ispanija ir Italija. Daugiausia pervežama skystų piltinių krovinių.

Pagal keleivių srautus pirmauja Graikija, antroje vietoje – Italija.

Su kita nei nacionalinė vėliava plaukiojančių laivų skvarba į nacionalines rinkas padidėjo krovinių kabotažo sektoriuje, o keleivių kabotažo sektoriuje ji išlieka nedidelė.

Iš Komisijos atliktų konsultacijų akivaizdu, kad liberalizavimas apskritai turi nedidelį, bet teigiamą poveikį – kai kuriose valstybėse narėse jis paskatino modernizuoti nacionalinius laivynus, kurie susiduria su vis didesne konkurencijos rizika.

### **5.2. Tolimesni veiksmai**

Po šios ataskaitos 4 skirsnyje minimų 2009 m. ir 2012 m. konsultacijų Komisija, remdamasi patirtimi, įgyta kelerius metus taikant reglamentą, mano, kad reglamentas atitinka savo paskirtį ir jo nereikia peržiūrėti. Vis dėlto ji pripažįsta, kad keli pateiktuose atsakymuose

---

<sup>22</sup> Graikijoje visuomenės aptarnavimo įsipareigojimų finansavimas iš valstybės biudžeto prieš reglamento įgyvendinimą siekė 24 mln. EUR, palyginti su didesniu kaip 100 mln. EUR metiniu finansavimu 2009–2011 m., vadinasi, palyginti su 2000 m., jis kasmet didėjo daugiau kaip 400 proc.

iškelti klausimai liudija apie aiškinimo ir įgyvendinimo problemas. Todėl Komisija šiuos klausimus aptarė savo naujajame aiškinamajame komunikate dėl jūrų kabotažo<sup>23</sup>.

Atsižvelgdama į tai, kad turima vis mažiau statistinių duomenų apie jūrų kabotažą, liberalizavimas jau yra baigtas, o rinka stabilizavosi, Komisija siūlo pateikti ataskaitą apie ekonominę ir teisinę liberalizavimo pažangą tik įvykus reikšmingiems pokyčiams šioje srityje, tačiau bet kokių atveju – ne vėliau kaip iki 2018 m., siekiant visapusiškai įvertinti jūrų kabotažo liberalizavimą Kroatijoje, kuri iki 2014 m. gruodžio 31 d. naudojasi laikinomis tam tikrų reglamento nuostatų išimtimis.

---

<sup>23</sup>

Žr. 9 išnašą.