

**Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget om**

fortolkningen af Rådets forordning (EØF) nr. 3577/92 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport i medlemsstaterne (cabotagesejlads)

(KOM(2003) 595 endelig)

<b>INDHOLDSFORTEGNELSE</b>	<b>Side</b>
1. Indledning .....	4
2. Åbning af markedet for cabotagesejlads.....	4
2.1. Fri udveksling af tjenesteydelser inden for cabotagesejlads.....	4
2.2. Hvem er omfattet af fri udveksling af tjenesteydelser? .....	5
2.2.1. Begrebet EF-reder .....	5
2.2.2. Betingelserne om registrering i en medlemsstat og om adgang til at udføre national cabotagesejlads .....	5
2.3. Åbning af markedet for skibe, der ikke er omfattet af forordningen .....	6
3. Anvendelsesområdet for forordning (EØF) nr. 3577/92 .....	6
3.1. Lystfartøjer.....	6
3.2. Krydstogter .....	6
3.3. Søtransportydelser over for havnetjenester.....	6
3.4. Feeder-serviceydelser .....	7
4. Bemandingsregler .....	8
4.1. Indholdet af de bemandingsregler, som værtsstaten kan kræve overholdt .....	8
4.2. Konsekutiv cabotagesejlads .....	8
4.3. Revision af bemandingsreglerne.....	9
5. Offentlig tjeneste (public service).....	9
5.1. Det geografiske anvendelsesområde for offentlig tjeneste-forbindelser .....	9
5.2. Ø-cabotageruter, hvor der kan pålægges forpligtelser til at udføre offentlig tjeneste. ....	9
5.3. Hvilke forpligtelser kan der pålægges? .....	10
5.3.1. Forskellen mellem forpligtelser til offentlig tjeneste og kontrakter om offentlig tjeneste .....	10
5.3.2. Forbuddet mod forskelsbehandling .....	10
5.3.2.1. Overtagelse af skibe.....	10
5.3.2.2. Bemandingskrav .....	11
5.4. Hvilken procedure bør følges, når der pålægges forpligtelser til offentlig tjeneste? .....	11
5.5. Markedsadgang og konkurrence på offentlig tjeneste-ruter .....	11
5.5.1. Eneret.....	12
5.5.2. Varighed af kontrakter om offentlig tjeneste .....	12
5.5.3. Sammenknytning af søtransportforbindelser .....	12
5.6. Problemet med »små øer».....	12
5.7. Offentligt tilskud som kompensation for forpligtelser til offentlig tjeneste. ....	13
6. Beskyttelsesforanstaltninger .....	13

## Resumé

På baggrund af de indhøstede erfaringer efter ti års anvendelse af forordning (EØF) nr. 3577/92 har Kommissionen af hensyn til åbenheden valgt at offentliggøre sin fortolkning af forordningens bestemmelser.

Denne meddelelse er kun vejledende og har til formål at gøre forordningen lettere at forstå for personer, der måtte ønske at påberåbe sig dens bestemmelser. Den præciserer, hvordan Kommissionen mener, at forordningen bør anvendes. Den skal hverken revidere forordningen eller gribe ind i Domstolens fortolkningskompetence.

Meddelelsen er opbygget på samme måde som forordningen.

Først præciserer meddelelsen anvendelsesområdet for fri udveksling af tjenesteydelser inden for cabotagesejladsen. Der redegøres for, hvem der er omfattet af den frie udveksling, og hvilke tjenesteydelser forordningen omfatter.

Derefter præciseres omfanget af de undtagelser fra den frie udveksling af tjenesteydelser, som forordningen indeholder. Der er tale om tre undtagelser. For det første har medlemsstaterne kompetence til at fastlægge de regler, der gælder for besætningen om bord på skibe, som udfører ø-cabotage mellem to havne inden for deres område. For det andet kan medlemsstaterne pålægge rederier public service-forpligtelser for at sikre offentligheden tilstrækkelige regelmæssige transportforbindelser til, fra og mellem øer. Endelig kan medlemsstaterne anmode Kommissionen om at vedtage beskyttelsesforanstaltninger for at afhjælpe alvorlige forstyrrelser på det nationale transportmarked.

## 1. Indledning

Rådets forordning (EØF) nr. 3577/92 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport i medlemsstaterne (cabotagesejlads)<sup>1)</sup>, som blev vedtaget den 7. december 1992 i forbindelse med oprettelsen af det indre marked, er nu netop ti år gammel. Siden dens ikrafttræden den 1. januar 1993 er cabotagesejladsen gradvis blevet liberaliseret. Visse tjenesteydelser var undtaget fra anvendelsen af forordningen i nogle år. Siden den 1. januar 1999 har praktisk talt al cabotagesejlads været liberaliseret. Kun to typer ø-cabotagesejlads er endnu omfattet af en undtagelse i Grækenland: fast passager- og færgefart og tjenesteydelser, som udføres af skibe på under 650 brutto ton (BT).

Siden 1993 har Kommissionen udarbejdet flere økonomiske og juridiske beretninger om liberaliseringen<sup>2)</sup> uden at beskæftige sig med de fortolkningsproblemer, som forordningen indebærer. Og dem er der mange af. Det fremgår af de mange henvendelser, Kommissionen har modtaget fra medlemsstater og juridiske eller fysiske personer. Et bevis er også de traktatbrudsprocedurer, som Kommissionen har måttet indlede over for medlemsstater, hvis lovgivning den har anset for at være i strid med forordningen. De Europæiske Fællesskabers Domstol har fået forelagt flere af disse spørgsmål.

Nu, hvor forordningen har fundet anvendelse i flere år, finder Kommissionen det formålstjenligt at offentliggøre, hvordan den har til hensigt at fortolke forordningens bestemmelser.

For Kommissionen er det primære hensynet til åbenheden. Den har ved mange lejligheder taget stilling til spørgsmål vedrørende gennemførelse af forordningen, men hver gang i bilaterale forhold. Men mange af de spørgsmål, der er blevet rejst af bestemte personer, har meget ofte direkte betydning for andre.

Dernæst ønsker Kommissionen klarhed. Visse bestemmelser i forordningen er uklare for personer, der ikke anvender dem til daglig. Formålet med nærværende meddelelse er at gøre forordningen lettere at forstå for dem, der skal anvende den eller ønsker at påberåbe sig dens bestemmelser.

Meddelelsen indeholder Kommissionens fortolkning af forordningen og er kun vejledende. Den skal hverken revidere forordningen eller gribe ind i Domstolens fortolkningskompetence. Hvis Domstolen i en fremtidig afgørelse når til et andet resultat end Kommissionen, er det klart, at Kommissionen straks vil rette sig herefter.

For nemheds skyld følger nærværende meddelelse opbygningen af bestemmelserne i forordningen. Kun enkelte af bestemmelserne er gengivet, så læserne henvises til forordningens tekst.

## 2. ÅBNING AF MARKEDET FOR CABOTAGESEJLADS

### 2.1. Fri udveksling af tjenesteydelser inden for cabotagesejlads

Ved artikel 1 i forordning (EØF) nr. 3577/92 liberaliseres cabotagesejladsen i de lande, hvor aktiviteterne inden for denne sektor var forbeholdt landets statsborgere. Der indføres fri ad-

gang for alle EF-reedere til at sejle mellem to havne i én og samme medlemsstat<sup>3)</sup>.

Kommissionen mener, at denne frihed under ingen omstændigheder kan underkastes en ordning med udstedelse af forhåndsgodkendelse, navnlig på restriktive vilkår<sup>4)</sup>. Medlemsstaterne har højest ret til at anmode rederne om på forhånd at oplyse, hvilke tjenester disse agter at yde. Kommissionen mener også, at medlemsstaterne ikke har ret til at kræve, at rederne skal have en repræsentant på deres område.

Standstill-klausulen i forordningens artikel 7, der stadig gælder, selv om den artikel, som den henviser til i traktaten, er blevet slettet, forbyder principielt medlemsstaterne at indføre begrænsninger af den frie udveksling af tjenesteydelser, der ikke fandtes før forordningens ikrafttræden.

## 2.2. Hvem er omfattet af fri udveksling af tjenesteydelser?

I forordningens artikel 1 præciseres det, hvem der er omfattet af retten til fri udveksling af tjenesteydelser inden for cabotagesejlads. Det drejer sig om EF-reedere (1), hvis skibe er registreret i en medlemsstat (2) og fører dennes flag (3), forudsat at skibene opfylder betingelserne for at få adgang til cabotage i denne medlemsstat (4).

Der er behov for nærmere at præcisere, hvad betingelserne (1), (2) og (4) i forordningen indebærer. Desuden er der spørgsmålet om åbningen af markedet for skibe, der ikke opfylder ovennævnte betingelser.

### 2.2.1. Begrebet EF-reder

I artikel 2, nr. 2, i forordningen sondres der mellem tre typer »EF-reedere«:

- »a) statsborgere i en medlemsstat, der er etableret i en medlemsstat i overensstemmelse med denne medlemsstats lovgivning, og som driver søtransport
- b) rederier, der er etableret i overensstemmelse med en medlemsstats lovgivning, hvis hovedvirksomhed er beliggende i en medlemsstat, og for hvilke den effektive kontrol udøves i en medlemsstat, eller
- c) statsborgere i en medlemsstat, der er etableret uden for Fællesskabet, eller rederier, der er etableret uden for Fællesskabet, og som kontrolleres af statsborgere i en medlemsstat, dersom deres skibe er registreret i en medlemsstat og fører dennes flag i overensstemmelse med dens lovgivning.«

Det problem, der har givet anledning til flest spørgsmål, er, hvad der forstås ved »kontrol/kontrolleres af« i forordningen i forbindelse med to af de tre kategorier af EF-reedere.

Forordningen opregner blandt EF-reedere »rederier, der er etableret i overensstemmelse med en medlemsstats lovgivning, hvis hovedvirksomhed er beliggende i en medlemsstat, og for hvilke den effektive kontrol udøves i en medlemsstat« (artikel 2, nr. 2, litra b). Efter Kommissionens opfattelse betyder det, at »den effektive kontrol udøves i en medlemsstat«, i denne forbindelse, at de afgørende beslutninger træffes og den daglige ledelse sikres inden for Fællesskabets område, og at bestyrelsesmøder afholdes inden for Fællesskabets område.

Blandt EF-reedere regnes også »statsborgere i en medlemsstat, der er etableret uden for Fællesskabet, eller rederier, der er etableret uden for Fællesskabet, og som kontrolleres af statsborgere i en medlemsstat, dersom deres skibe er registreret i en medlemsstat og fører dennes flag i overensstemmelse med dens lovgivning« (artikel 2, nr. 2, litra c)). Ifølge Kommissionen forstås ved »kontrolleres af statsborgere i en medlemsstat« i denne artikel, at majoriteten af rederiets kapital tilhører statsborgere i Fællesskabet.

Betingelsen om, at skibet skal være registreret i en medlemsstat, bør også præciseres.

### 2.2.2. Betingelserne om registrering i en medlemsstat og om adgang til at udføre national cabotagesejlads

Forordningen indeholder ikke nogen liste over de registre i medlemsstaterne, for hvilke betingelserne om registrering og adgang til at udføre national cabotagesejlads er opfyldt. En sådan liste ville under alle omstændigheder kunne ændre sig med tiden.

Betingelsen om registrering i en medlemsstat forudsætter, at det pågældende register skal henføre under et område, hvor traktaten og reglerne i den afledte ret finder anvendelse. Derfor er skibe, der er indført i registret for Kerquelen (de franske besiddelser i det Sydlige Indiske Ocean og Antarktis) eller registret for de Nederlandske Antiller, registret for Øen Man, Bermuda og Cayman-øerne, ikke omfattet af forordningen<sup>5)</sup>.

Til gengæld er skibe, der er registreret i Gibraltar, omfattet af forordningen, eftersom EF-traktaten finder anvendelse på dette område<sup>6)</sup>. Der kan dog nægtes skibe, der er indført i dette

register, adgang til at udføre EF-sabotagesejlads, hvis det godtgøres, at de faktisk ikke er underlagt traktaten og den afledte fællesskabsret.

For at et skib fra en medlemsstat kan udføre cabotagesejlads i en anden medlemsstat, skal det desuden ifølge forordningen først opfylde alle betingelserne for at få adgang til at udføre cabotagesejlads i den medlemsstat, hvor det er registreret.

Det vil sige, at skibe, der ikke har adgang til at udføre national cabotagesejlads, heller ikke har ret til at få adgang til markedet i andre medlemsstater. Endvidere kan der for skibe, som er omfattet af en betinget adgang til det nationale marked, pålægges lignende betingelser for at drive virksomhed i en anden medlemsstat. Hvis registreringen i et andet register X i en medlemsstat f.eks. er betinget af, at skibet mindst halvdelen af året besejler internationale ruter, kan det skib, der er indført i dette register X, ikke kræve mere omfattende ret til at udføre cabotagesejlads i andre medlemsstater (dvs. at der ikke gives ret til at tilbyde fast rutefart hele året)<sup>7</sup>.

### **2.3. Åbning af markedet for skibe, der ikke er omfattet af forordningen**

Flere medlemsstater har åbnet deres marked mere, end der kræves i forordningen, enten for alle (erga omnes-princippet) ved hjælp af bilaterale aftaler eller gennem individuelle tilladelser. Denne praksis er ikke i modstrid med fællesskabsretten.

## **3. ANVENDELSESOMRÅDET FOR FORORDNING (EØF) nr. 3577/92**

Artikel 2, nr. 1, i forordning (EØF) nr. 3577/92 fastsætter, at forordningen finder anvendelse på tjenesteydelser inden for søtransport (søtransport af passagerer eller gods) i en medlemsstat. Derefter følger der en vejledende liste over de typer cabotagesejlads, som er omfattet af forordningen.

Siden forordningens ikrafttræden er de fire vigtige spørgsmål, der er blevet rejst angående dens anvendelsesområde, følgende: Enhører lystfartøjer under forordningens anvendelsesområde? Enhører cabotagesejladsetaper under forordningens anvendelsesområde, når de udføres som led i et internationalt krydstogt? Enhører tjenesteydelser, der udføres af skibe som f. eks. slæbebåde, under forordningens anvendelsesområde? Bør tjenesteydelser i form af fødetrafik

betragtes som cabotagesejlads eller international trafik? Disse emner behandles hver for sig i det følgende.

### **3.1. Lystfartøjer**

Kun tjenesteydelser inden for søtransport, »der sædvanligvis udføres mod betaling«, er omfattet af forordning (EØF) nr. 3577/92. Derfor falder de fleste aktiviteter, der udføres med lystfartøjer, uden for forordningens anvendelsesområde.

### **3.2. Krydstogter**

Krydstogter henhører under anvendelsesområdet for forordning (EØF) nr. 3577/92, når de udføres inden for en medlemsstat (se artikel 3, stk. 1, og artikel 6, stk. 1) i forordningen). Spørgsmålet er, om cabotagesejladsetaper, der udføres som led i et internationalt krydstogt, også henhører under forordningens anvendelsesområde.

Det er Kommissionen opfattelse, at forordningen kun gælder, når passagerer tages om bord/sættes i land i den medlemsstat, hvor cabotagesejladsetaper udføres.

Et krydstogt, der påbegyndes i en medlemsstat X eller i et tredjeland og afsluttes i et tredjeland eller i medlemsstat X og besejler havne i en medlemsstat Y, falder ikke ind under forordning (EØF) nr. 3577/92, hvis der ikke tages passagerer om bord eller sættes passagerer i land i medlemsstat Y. I så fald er det Rådets forordning (EØF) nr. 4055/86 af 22. december 1986 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport mellem medlemsstaterne indbyrdes og mellem medlemsstaterne og tredjelands<sup>8</sup>), der finder anvendelse.

### **3.3. Søtransportydelser over for havnetjenester**

Enhører tjenesteydelser, der udføres af skibe som f. eks. slæbebåde, under anvendelsesområdet for forordning (EØF) nr. 3577/92? Forordningen giver ikke noget svar på dette spørgsmål. For at afklare retsstillingen for så vidt angår en række tjenesteydelser, der sædvanligvis leveres tæt på kysten (f.eks. bugsering, lodsning, opmudring/sandsugning), er det hensigtsmæssigt at minde om, hvilke generelle retsregler der gælder for tjenesteydelser.

I kapitlet om »tjenesteydelser« i traktaten fastsættes det i artikel 49, at »der er forbud mod re-

striktioner, der hindrer fri udveksling af tjenesteydelser inden for Fællesskabet, for så vidt angår statsborgere i medlemsstaterne, der er bosat i et andet af Fællesskabets lande end modtageren af den pågældende ydelse«. Denne artikel gælder dog ikke for »tjenesteydelser på transportområdet«. Traktatens artikel 51, stk. 1, fastsætter, at »den frie udveksling af tjenesteydelser på transportområdet omfattes af bestemmelserne i afsnittet vedrørende transport«. I afsnittet i traktaten om transport fastsættes det, at det på søfartsområdet er Rådet, der kan træffe beslutning om, på hvilken måde der vil kunne fastsættes passende bestemmelser (jf. artikel 80, stk. 2, i traktaten).

Hidtil har Rådet udstedt to forordninger vedrørende fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransportsektoren. Forordning (EØF) nr. 4055/86, der vedrører udveksling af tjenesteydelser mellem medlemsstaterne indbyrdes og mellem medlemsstaterne og tredjelande og forordning (EØF) nr. 3577/92, der vedrører udveksling af tjenesteydelser i medlemsstaterne. Begge forordninger gælder for søtransport af passagerer og gods.

Et forslag til et direktiv vedrørende anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for sektoren for »havnetjenester« er også under drøftelse i Rådet og Europa-Parlamentet<sup>9)</sup>. Det gælder for teknisk-nautiske tjenesteydelser, såsom lodsnings, bugsering og fortøjning, som leveres til havnens brugere enten på havnens område eller på adgang ad vandvejen til og fra havnen eller havnesystemet<sup>10)</sup>.

Blandt alle de tjenesteydelser, der leveres tæt på kysten, henhører tjenesteydelser som f. eks. opmudring, der ikke er tjenesteydelser inden for »transportsektoren«, derfor under traktatens artikel 49, mens tjenesteydelser inden for »transportsektoren«, f.eks. bugsering, henhører under ovennævnte lovgivning udstedt med hjemmel i traktatens artikel 80, stk. 2.

Blandt »tjenesteydelserne inden for transportsektoren« vil de teknisk-nautiske tjenesteydelser, der leveres i havneområdet som defineret i direktivforslaget, kort sagt blive underlagt dette direktiv. De teknisk-nautiske tjenesteydelser, der vedrører transport i rum sø af passagerer og gods uden for havneområdet, er underlagt forordning (EØF) nr. 4055/86 og forordning (EØF) nr. 3577/92. I praksis vedrører dette hovedsage-

lig bugsering af skibe efter havari eller bugsering på plads af boreplatforme.

Kommissionen ønsker at understrege, at passagerbefordring med skib er underlagt forordning (EØF) nr. 3577/92, selv når tjenesteydelsen leveres inden for ét og samme »havnesystem« som defineret i den pågældende medlemsstats lovgivning (f.eks. passage over en flodmunding). På samme måde er det Kommissionens opfattelse, at passagerbefordring med skib som led i turisme, der påbegyndes og afsluttes i den samme havn, er omfattet af forordningen.

### 3.4. Feeder-serviceydelser

Ved feeder-serviceydelser forstås tjenesteydelser, hvorved en transportør lossere varer fra et skib, der er sejlet fra afgangsstedet for at omlade varerne til et andet skib, som fortsætter transporten til bestemmelsehavnen. Transporten sker normalt ved brug af et gennemgangskonnossement. Spørgsmålet er blevet rejst om, hvorvidt sådanne tjenesteydelser skulle betragtes som internationale tjenesteydelser henhørende under forordning (EØF) nr. 4055/86 (hvor der ikke er nogen flagstatskrav) eller som cabotagetjenesteydelser henhørende under forordning (EØF) nr. 3577/92 (hvor der findes flagstatskrav).

I februar 1996 rådførte Kommissionens tjenestegrene sig med medlemsstaterne vedrørende dette spørgsmål. Det viste sig herunder, at i alle de medlemsstater, hvor cabotagetjenesteydelserne i overensstemmelse med forordning (EØF) nr. 3577/92 forbeholdes skibe, der fører fællesskabsflag, anses Feederserviceydelser som cabotagetjenesteydelser (den eneste undtagelse er Portugal), mens der er frihed med hensyn til Feederserviceydelser i de andre medlemsstater. Derfor har Kommissionen fundet, at medlemsstaterne kan forbeholde Feederserviceydelser for skibe, der fører fællesskabsflag.

Det bør dog bemærkes, at hvis et rederi har lov til at udføre Feederserviceydelser til international godstransport forud for og i forlængelse af en international søtransport, der udføres af samme rederi, kan det betyde væsentlige besparelser i transportomkostningerne.

Derfor er det Kommissionens opfattelse, at spørgsmålet kræver yderligere undersøgelse.

\* \* \*

Nu, hvor rækkevidden af den frie udveksling af tjenesteydelser inden for søtransporten som

fastsat ved forordning (EØF) nr. 3577/92 er blevet afklaret, vil Kommissionen gennemgå de undtagelser fra den frie udveksling, som forordningen har indført.

Der er tre typer undtagelser i forordningen. Den frie udveksling af tjenesteydelser inden for ø-cabotage kan begrænses gennem regler om besætningen (bemandingen) (se afsnit 4) og public service-forpligtelser (forpligtelser til offentlig tjeneste) (se afsnit 5), som fastsættes af de berørte medlemsstater. Den frie udveksling af tjenesteydelser kan også suspenderes midlertidigt, hvis der opstår alvorlige forstyrrelser på det nationale transportmarked (se afsnit 6).

#### 4. BEMANDINGSREGLER

Bemandings spørgsmål henhører traditionelt under flagstaternes kompetenceområde. Reglerne er meget forskellige for de forskellige registre. Visse medlemsstater har således meget strenge nationalitetsbetingelser: besætningsmedlemmerne skal alle være statsborgere i Fællesskabet. Andre nøjes med at forbeholde ansættelse som kaptajn og styrmand for statsborgere fra Fællesskabet. Disse forskelligartede nationalitetskrav viser sig i form af store omkostningsforskelle mellem de forskellige registre.

For at begrænse konkurrencen inden for Fællesskabet på de mest følsomme ruter er det fastsat i forordningens artikel 3, at »værtsmedlemsstaten« kan anvende sine egne regler for bemanding på skibe, der udfører ø-cabotage. »Værtsmedlemsstaten« kan også selv bestemme, hvilke regler der skal gælde for små skibe (skibe på under 650 BT). I praksis har fem medlemsstater valgt at gøre brug af disse bestemmelser i forordningen.

For at princippet om fri udveksling af tjenesteydelser ikke skal blive et »tomt« princip, fastsætter forordningen dog, at flagstatens regler fortsat skal finde anvendelse på fragtskibe på over 650 BT, der udfører ø-cabotage, når den pågældende søtransport følger efter eller går forud for en søtransport til eller fra en anden stat (herefter benævnt »konsekutiv cabotage«).

Disse bestemmelser rejser to typer spørgsmål, hvad angår omfanget af værtsstatens kompetence.

Den første vedrører indholdet af de bemandingsregler, der henhører under værtsstatens ansvar, og den anden vedrører spørgsmålet om, hvor grænsen mellem værtsstatens og flagstatens

kompetence går, når der er tale om konsekutiv cabotage.

Der har også været rejst spørgsmål om, hvorvidt det er flagstatens eller værtsstatens regler, der gælder for krydstogtskibe, som udfører ø-cabotage. Kommissionen mener, at forordningen er meget klar på dette område: for krydstogtskibe henhører reglerne om bemanding under flagstatens kompetence (jf. artikel 3, stk. 1, i forordningen). Spørgsmålet er blevet forelagt Domstolen.

#### 4.1. Indholdet af de bemandingsregler, som værtsstaten kan kræve overholdt

I forordningen præciseres det ikke, hvilke »anliggender vedrørende bemanding« der henhører under værtsstatens kompetence. Nogen personer anser værtsstatens kompetence for at være ubegrænset (forordningen omhandler »alle« bemandingsreglerne). Kommissionen anlægger en mere restriktiv anskuelse. Den mener, at værtsstatens kompetence bør være begrænset for at opretholde princippet om fri udveksling af tjenesteydelser, som denne kompetence er en undtagelse fra.

Efter Kommissionens opfattelse har værtsstaten kompetence til at bestemme, hvilken andel af bemandingen om bord på skibe, der udfører ø-cabotage (og skibe på under 650 BT) der skal være statsborgere fra Fællesskabet. En medlemsstat kan således kræve, at bemandingen på disse skibe udelukkende skal bestå af statsborgere fra Fællesskabet. Medlemsstaterne kan også kræve, at de søfolk, der er ansat om bord, skal være dækket af en social sikringsordning i EU. Hvad angår arbejdsvilkårene, kan de kræve overholdelse af den mindsteløn, der er gældende i landet. Når det drejer sig om sikkerhedsregler og uddannelseskrav (herunder de sprog, der tales om bord), finder Kommissionen, at medlemsstaterne ikke kan stille krav om overholdelse af andre regler end de gældende fællesskabsnormer eller internationale regler (STCW- og SOLAS-konventionerne), uden at det indebærer en urimelig begrænsning af den frie udveksling af tjenesteydelser.

#### 4.2. Konsekutiv cabotage

Artikel 3, stk. 3, i forordningen fastsætter, at »for så vidt angår fragtskibe på over 650 BT, som udfører ø-cabotage, skal alle anliggender vedrørende bemanding fra 1. januar 1999 imid-

lertid henhøre under registreringsstaten (flagstaten), hvis den pågældende søtransport følger efter eller går forud for en søtransport til eller fra en anden stat«.

Det er Kommissionens opfattelse, at flagstatens regler kun bør finde anvendelse, når der rent faktisk transporteres varer under den internationale del af søtransporten, der følger efter eller går forud for den nationale del af søtransporten.

I modsat fald ville rederne kunne omgå værtsstatens regler ved at tilføje en fiktiv international søtransport til deres rute for den pågældende ø-cabotage. Derfor har Kommissionen accepteret, at medlemsstaterne kan blive ved med at anvende værtsstatens regler, når den internationale søtransport, der følger efter eller går forud for ø-cabotagen, sejles i ballast. Kommissionen mener dog, at flagstatens regler kan finde anvendelse på et EF-skib, der udfører en ø-cabotagesejlads efter at have gennemført en driftsmæssig og kommercielt uafhængig søtransport fra eller til en anden stat, når den for at sejle til lastehavnen for ø-cabotagen, gennemfører en søtransport i ballast, der er tilstrækkelig kort og ubetydelig til, at ø-cabotagesejladsen i praksis virkelig følger efter eller går forud for en international søtransport.

De bemandingsregler, der finder anvendelse, når det pågældende skib opfylder forpligtelser til offentlig tjeneste, er anført i punkt 5.3.2.2.

#### 4.3. Revision af bemandingsreglerne

Ifølge forordningen skulle den endelige bemandingsordning efter forslag fra Kommissionen vedtages af Rådet inden den 1. januar 1999 på grundlag af en grundig undersøgelse af de økonomiske og sociale virkninger af liberaliseringen af ø-cabotage.

Den 17. juni 1997 forelagde Kommissionen Rådet en rapport herom, og den 29. april 1998 fremsatte den et forordningsforslag<sup>11)</sup>. Forslaget tog sigte på generelt at overføre ansvaret for bemandingsreglerne til flagstaten. Værtsstatens resterende kompetenceområde vedrørte skibe på under 650 brutto ton og fastsættelsen af, hvilken andel af besætningen der skal være statsborgere i Fællesskabet, når det drejer sig om skibe, som udfører fast passager- og færgefart (herunder blandede tjenesteydelser og krydstogter efter en fast sejlplan). For søfolk fra tredjelande, der arbejder om bord på denne type skibe, skulle der gælde samme arbejdsvilkår som for søfolk med bopæl i medlemsstaterne.

Kommissionens forslag fik ikke en positiv modtagelse i medlemsstaterne. Derfor foreslog Kommissionen, at forslaget blev trukket tilbage den 11. december 2001. Kommissionen har på nuværende tidspunkt ikke planer om at fremsætte et nyt forslag. De i forordningens artikel 3 fastsatte regler vil altså ikke blive ændret på kort sigt.

### 5. OFFENTLIG TJENESTE (PUBLIC SERVICE)

Søtransport af passagerer og gods er af afgørende betydning for beboerne på Europas øer. Derfor er der udformet et særligt regelsæt for at beskytte nogle af disse søtransportforbindelser, som ikke betjenes tilfredsstillende af markedet.

Forordningen giver medlemsstaterne en ramme, inden for hvilken de på en måde, der er forenelig med fællesskabsreglerne, kan organisere indgreb på markedet gennem begrænsninger i markedsadgang eller finansiering, der kan henføres til, at der pålægges offentlig tjenesteforpligtelser i forbindelse med maritime tjenesteydelser. Formålet med dette afsnit er, hvor det er nødvendigt, yderligere at præcisere forordningens betingelser, således at de offentlige indgreb bliver forenelige med traktatens generelle regler.

#### 5.1. Det geografiske anvendelsesområde for offentlig tjeneste-forbindelser

I henhold til ordlyden i artikel 4, stk. 1, kan forbindelser undergivet forpligtelser til offentlig tjeneste kun være ruter til, fra og mellem øer. Lange flodmundinger eller fjorde, som medfører en omvej på ca. 100 km ad veje<sup>12)</sup> kan behandles som øer i henhold til dette afsnit, da de kan føre til, at bebyggede områder isoleres fra hinanden på tilsvarende vis.

#### 5.2. Ø-cabotageruter, hvor der kan pålægges forpligtelser til at udføre offentlig tjeneste

Det er medlemsstaterne (herunder evt. de regionale og lokale myndigheder), der skal afgøre, for hvilke ruter der er behov for at pålægge offentlig tjenesteforpligtelser<sup>13)</sup>. Især kan der pålægges offentlig tjenesteforpligtelser for ø-cabotage i fast rutefart, hvis der ikke udbydes tilstrækkelige forbindelser på markedet.

Efter forordningen kan medlemsstaterne pålægge offentlig tjenesteforpligtelser for at »sikre passende« søtransport til en bestemt ø (eller i forbindelse med en flodmunding), hvor EF-rede-

re, hvis de kun tog hensyn til deres egen kommercielle interesse, ikke ville påtage sig at udføre tjenesteydelser af fyldestgørende omfang eller på de samme betingelser<sup>14)</sup>. Derudover bør der herske fri udveksling.

Når medlemsstaterne pålægger offentlig tjeneste-forpligtelser i henhold til forordningens artikel 4, stk. 1, skal de begrænse deres indgreb til de væsentlige krav, der er fastlagt i artikel 4, stk. 2, og overholde forbuddet mod forskelsbehandling, der er fastsat i forordningens artikel 4, stk. 1, i forhold til EF-redere, der er interesserede i at besejle ruten. Dette forbud skal overholdes, når det fastsættes, hvilke forpligtelser der skal opfyldes, samt under den administrative procedure ved udvælgelsen af en operatør til at besejle en given rute eller ved fastlæggelsen af kompensationsbeløbet.

### 5.3. Hvilke forpligtelser kan der pålægges?

#### 5.3.1. Forskellen mellem forpligtelser til offentlig tjeneste og kontrakter om offentlig tjeneste

I forordning (EØF) nr. 3577/92 skelnes der mellem »forpligtelser til offentlig tjeneste« (se artikel 2, nr. 4, og artikel 4, stk. 2, i forordningen) og »kontrakter om offentlig tjeneste« (se artikel 2, nr. 3). En kontrakt om offentlig tjeneste er det instrument, der normalt benyttes til at danne rammen om offentlig tjeneste-forpligtelser, når en generel ramme, der gælder for alle rederier, som ønsker at besejle en given rute, evt. ikke er tilstrækkelig til at opfylde væsentlige transportbehov, navnlig hvad angår de generelle kvalitetskrav for en given tjenesteydelse.

Forordningens artikel 4, stk. 2, fastsætter en udtømmende liste over, hvilke krav der kan stilles, når der pålægges »forpligtelser til offentlig tjeneste«. Artikel 2, nr. 3, fastsætter kun en vejledende angivelse af anvendelsesområdet for »kontrakter om offentlig tjeneste«. Medlemsstaterne kan gå længere. I praksis indgår der ofte kvalitetskrav i »kontrakter om offentlig tjeneste«, hvilket ikke kan være tilfældet, når der pålægges »forpligtelser til offentlig tjeneste«. For så vidt angår »forpligtelser til offentlig tjeneste«, kan kravet vedrørende rederens »kapacitet« indebære en forpligtelse angående solvens og et krav til rederen om, at han ikke må være i restance med betaling af skatter og socialsikringsbidrag<sup>15)</sup>. Efter Kommissionens opfattelse falder forpligtelsen til at benytte en

hurtigfærge også ind under denne kategori.

Når der pålægges forpligtelser til offentlig tjeneste, skal kravet om forbindelsens regelmæssighed og hyppighed opfyldes kollektivt - ikke individuelt - af de involverede rederier, der besejler samme rute<sup>16)</sup>.

#### 5.3.2. Forbuddet mod forskelsbehandling.

I henhold til forbuddet mod forskelsbehandling, der er fastsat i forordningen, kan medlemsstaterne ikke fastsætte krav, der er »skræddersyede« til et bestemt rederi, og som ville forhindre andre EF-redere i at få adgang til markedet, og de må heller ikke pålægge forpligtelser, der kan have den nævnte virkning.

Kommissionen ønsker navnlig at henlede medlemsstaternes opmærksomhed på de problemer, som følgende to typer bestemmelser rejser.

##### 5.3.2.1. Overtagelse af skibe

For det første er der rejst spørgsmål om, hvorvidt en medlemsstat, når den sender en kontrakt om offentlig tjeneste i udbud, kan pålægge den vindende tilbudsgiver at overtage skibe og besætning fra den tidligere operatør. Kommissionen mener, at en sådan forpligtelse i de fleste tilfælde ville udgøre en overtrædelse af forordning (EØF) nr. 3577/92, da den vil indebære en forskelsbehandling. Den ville hindre EF-redere i at byde med deres egne skibe og give den aktuelle operatør en fordel, hvis denne skulle ønske at blive sin egen efterfølger.

Men Kommissionen kan gå med til, at det, hvis der til at besejle en ø kræves brug af et fartøj af en så speciel udformning, at et sådant hverken kan findes eller sælges på markedet og heller ikke anvendes til andet formål, vil være mindre begrænsende for den frie udveksling af tjenesteydelser at træffe bestemmelse om overtagelse af det pågældende fartøj, end at overdrage tjenesteydelsen til en enkelt reder med en kontrakt, der vil være langvarig nok til, at det specielt byggede fartøj kunne afskrives fuldt ud. I sådanne tilfælde kunne et selskab, der oprettes specielt hertil, som ejer af fartøjet give det i leasing - på meget klare vilkår, der fastlægges i detaljer i udbudsmaterialet - til de til enhver tid værende operatører. Det ville også være en mulighed at forpligte den nye tjenesteyder til at overtage skibet direkte fra sin forgænger. Det bør dog understreges, at denne forpligtelse ikke kan udvides til at omfatte overtagelsen af besætningen (tilbudsgiveren bør na-



turligvis have mulighed for at overtage det ombordværende personale).

Når medlemsstaternes myndigheder selv ejer skibe eller på anden måde har dem til rådighed, må sådanne fartøjer stilles til rådighed for alle potentielle operatører på de samme ikke-diskriminerende betingelser.

#### 5.3.2.2. Bemandingskrav

For det andet er der også blevet rejst spørgsmål om, hvilke bemandingskrav der kan stilles i forbindelse med offentlig tjeneste-forpligtelser og -kontrakter.

Det er Kommissionens holdning, at den type bemandingsregler, som værftsmedlemsstaten må pålægge for et hvilket som helst skib, der udfører ø-cabotage (artikel 3, stk. 2, i forordningen), og den type regler, der må pålægges i henhold til offentlig tjeneste-forpligtelser og -kontrakter (artikel 4 i forordningen), i princippet bør være ens. Der er redegjort for disse regler i afsnit 4 i denne meddelelse.

Det er nemlig sandsynligt, at medlemsstaterne ville overtræde forbuddet mod forskelsbehandling, der er fastsat i forordning (EØF) nr. 3577/92, hvis de gik ud over, hvad der er acceptabelt i henhold til forordningens artikel 3, når de pålægger forpligtelser til offentlig tjeneste<sup>17</sup>.

Kommissionen mener dog, at medlemsstaterne med fuld ret har lov til at stille deres egne bemandingskrav for skibe, der besejler offentlig tjeneste-ruter, selv når ø-cabotagefarten følger efter eller går forud for en søtransport til eller fra en anden medlemsstat. Artikel 3, stk. 3, i forordningen bør ikke gælde for ruter, for hvilke der er pålagt offentlig tjeneste-forpligtelser.

#### 5.4. Hvilken procedure bør følges, når der pålægges forpligtelser til offentlig tjeneste?

Medlemsstaterne råder over flere administrative midler til at pålægge »forpligtelser til offentlig tjeneste«, der gælder for alle operatører på en given rute, f.eks. erklæringsordning, licenssystem eller godkendelsessystem. Medlemsstaterne kan også pålægge offentlig tjeneste-forpligtelser ved at indgå kontrakter om offentlig tjeneste med en eller et begrænset antal operatører.

Domstolen udtalte i sag C-205/99, at en så restriktiv procedure som en godkendelsesprocedure er acceptabel, forudsat at den er nødvendig, står i et rimeligt forhold til det tilstræbte formål, bygger på objektive kriterier, der ikke indebærer

forskelsbehandling og i forvejen er de berørte virksomheder bekendt. Rederierne bør også have et retsmiddel til at anfægte en bebyrdende afgørelse<sup>18</sup>.

Det skal dog understreges, at det ville være vanskeligt for en medlemsstat at indføre et godkendelsessystem efter forordningens ikrafttræden uden at overtræde den standstill-klausul, der er fastsat i forordningens artikel 7. Principielt må kun de medlemsstater, der havde et gældende godkendelsessystem inden forordningens ikrafttræden, vedblive at gøre brug af det.

Når de kompetente myndigheder i en medlemsstat indgår en »kontrakt om offentlig tjeneste«, skal de også overholde de gældende regler om offentlige indkøb. Det følger af reglerne om offentlige indkøb, at der i det mindste skal være en tilstrækkelig grad af offentlighed for at sikre effektiv konkurrence, og at der skal tilrettelægges en gennemskuelig udvælgelsesprocedure, der ikke indebærer forskelsbehandling, og som står i et rimeligt forhold til det forfulgte mål<sup>19</sup>. Ved tildeling af kontrakter i henhold til direktiv 92/50 Rådets direktiv 92/50/EØF af 18. juni 1992 om samordning af fremgangsmåderne ved indgåelse af offentlige tjenesteydelsesaftaler<sup>20</sup> skal de tekniske specifikationer derudover være i overensstemmelse med visse regler, og der er pligt til at offentliggøre en meddelelse om den pågældende kontrakts indgåelse i Den Europæiske Unions Tidende.

Kommissionens holdning er, at der generelt er fare for, at indgåelse af kontrakter om offentlig tjeneste fører til forskelsbehandling af operatører, da der normalt kun vil være en operatør for en given rute, der er berørt heraf. Derfor mener den, at den bedste måde til at sikre, at der ikke sker forskelsbehandling, består i at gennemføre et offentligt EF-udbud. (se også punkt 5.6<sup>21</sup>).

Kommissionen kræver ikke, at medlemsstaterne skal anmelde enhver kontrakt om offentlig tjeneste, der indgås (hvis en kontrakt indebærer offentlig kompensation, henvises til punkt 5.7 i denne meddelelse). Meddelelsespligten er fastsat i artikel 9 i forordningen, og den vedrører kun vedtagne bestemmelser med et bredere anvendelsesområde som f. eks. generelle retsregler om cabotagetjenesteydelser.

#### 5.5. Markedsadgang og konkurrence på offentlig tjeneste-ruter

Ved at pålægge forpligtelser til offentlig tjene-

ste griber medlemsstaterne ind i markedsadgangen til visse ruter, hvilket kan fordrøje konkurrencen, hvis det ikke foregår på en måde, der ikke indebærer forskelsbehandling. Sådanne indgreb kan anses for at være både rimelige og lovlige i betragtning af det forfulgte mål (nemlig at sikre passende og regelmæssig trafik til, fra og mellem øer). Alle indgreb i form af pålæggelse af offentlig tjeneste-forpligtelser skal dog stå i et rimeligt forhold til det forfulgte mål. Hvis de går ud over, hvad der er strengt nødvendigt, begrænser de unødvendigt en frihed, som er af grundlæggende betydning for, at det indre marked kan fungere ordentligt. Kommissionen ønsker at behandle tre spørgsmål med relation til dette emne.

### 5.5.1. Eneret

Ved at give eneret til en reder på en offentlig tjeneste-rute kan medlemsstaterne sædvanligvis opnå den mindste byrde for samfundet, men det begrænser den traditionelle handelsfrihed inden for søtransportsektoren.

Der bør opnås en rimelig balance mellem de to hensyn.

I behørigt begrundede tilfælde kan indrømmelse af eneret anses for det eneste egnede middel til at opfylde væsentlige transportbehov, når den indrømmes for en begrænset periode og efter gennemførelse af en åben og retmæssig EF-udbudsprocedure, der ikke indebærer forskelsbehandling.

Der kan også indrømmes eneret på en måde, der altid indebærer begrænsning af adgangen for yderligere tjenesteydelser på ikke-diskriminerende betingelser, samtidigt med at der drages omsorg for at beskytte den operatør, der leverer de tjenesteydelser, som opfylder de væsentlige transportbehov med eneret.

Kommissionen understreger dog, at man i mange tilfælde kan nøjes med mindre restriktive foranstaltninger end eneret for at undgå, at der er operatører på markedet, »der skummer fløden«, og for at reducere den nødvendige statsstøtte. En operatør, der skal opfylde forpligtelser til offentlig tjeneste hele året rundt i henhold til en kontrakt uden at have eneret, kan lide under en anden operatørs adfærd, hvis sidstnævnte uden at være pålagt forpligtelser til offentlig tjeneste kan få adgang til markedet kun i de måneder af året, hvor der er større fortjeneste, og derved kraftigt mindske førstnævntes indtjening.

Kommissionen mener, at der samtidig med en

kontrakt om offentlig tjeneste, som indgås med en enkelt operatør<sup>22)</sup>, kan pålægges alle operatører på den samme rute lettere forpligtelser til offentlig tjeneste. Der kunne f. eks. stilles det krav, at alle redere, der besejler en forbindelse, hvor der findes en kontrakt om offentlig tjeneste med en forpligtelse til besejling hele året rundt, ligeledes skal sejle hele året rundt.

### 5.5.2. Varighed af kontrakter om offentlig tjeneste

Forordningen fastsætter ingen maksimumsvarighed for kontrakter om offentlig tjeneste. Men det følger af forordningens artikel 1 og 4, at sådanne kontrakter skal være af begrænset varighed for at muliggøre regelmæssig og åben sondering af markedet. I forbindelse med ethvert markedsindgreb bør der af hensyn til proportionalitetsprincippet vælges den mindst konkurrencefordrejende metode med henblik på at opfylde væsentlige transportbehov. Alle redere i Fællesskabet bør regelmæssigt have lejlighed til at byde på driften af en bestemt rute (jf. også punkt 5.6).

En kontrakt for mere end 6 år vil efter Kommissionens opfattelse normalt ikke opfylde proportionalitetskravet.

### 5.5.3. Sammenknytning af søtransportforbindelser

Medlemsstater ønsker ofte at sammenknytte offentlig tjeneste-ruter til og fra forskellige øer for at opnå stordriftsfordele og tiltrække operatører. Sammenknytninger er ikke som sådan i modstrid med fællesskabsretten, når blot det ikke fører til forskelsbehandling.

Hvad der er det mest passende omfang af en sådan sammenknytning, bør afgøres under hensyn til, hvordan der opnås den bedste synergi med henblik på opfyldelsen af væsentlige transportbehov.

## 5.6. Problemet med »små øer«

Kommissionens opmærksomhed er blevet henledt på, at besværlige udbudsprocedurer med henblik på indgåelse af kontrakter om offentlig tjeneste inden for søtransportsektoren er unødvendigt komplicerede, når det drejer sig om at organisere forbindelser til betjening af små øer, som normalt kun er af interesse for lokale operatører.

For at gøre dette særlige forhold foreneligt

med behovet for gennemsigtighed og ikke-forskelsbehandling, hvilket efter Kommissionens opfattelse kun kan opnås gennem åbne og retmæssige tildelingsprocedurer, der ikke indebærer forskelsbehandling, finder den, at der, når det ikke er i strid med de fællesskabsretlige regler om offentlige indkøb, kan udvælges en passende operatør til at betjene en lille ø alene efter en indkaldelse af interessetilkendegivelser, uden at det er nødvendigt at iværksætte en fuld udbudsprocedure, forudsat at annoncering i hele Fællesskabet opretholdes, hvilket er let at foretage. Kommissionen anser, at en længere kontraktperiode på 12 år vil kunne accepteres.

Erfaringerne og navnlig en undersøgelse, der er gennemført på Kommissionens vegne, viser, at der i denne meddelelse ved »små øer« bør forstås øer, hvor det samlede årlige antal passagerer, der befordres ad søvejen til og fra den pågældende ø, er ca. 100 000 og derunder. Hvad angår områderne i den yderste periferi, vedrører dette kun samhandelen inden for regionen (og ikke mellem en ø i den yderste periferi og hovedlandet).

De forenklede regler bør principielt gælde for transport i henhold til kontrakter om offentlig tjeneste af såvel passagerer som gods til og fra en »lille ø«. Dog bør fragtsejlad, som normalt kan organiseres på normale konkurrencevilkår, udelukkes, hvis der er fare for, at markedet i uberettiget grad berøres heraf.

Når én og samme operatør besejler flere små øer, tages der hensyn til det samlede antal passagerer, der er transporteret af denne operatør som led i den offentlige tjeneste, ved afgørelsen af, at tærsklen er nået.

### **5.7. Offentligt tilskud som kompensation for forpligtelser til offentlig tjeneste**

Forordningen gælder på samme måde, uanset om der ydes tilskud eller ej. Men hvis der ydes

statsstøtte som kompensation for offentlig tjeneste-forpligtelser, skal medlemsstaterne ved ydelsen heraf overholde de fællesskabsretlige regler, især forordning (EØF) nr. 3577/92 og traktatens statsstøtteregler, således som disse er fortolket af Domstolen.

## **6. BESKYTTELSESFORANSTALTNINGER**

Efter forordningens artikel 5 kan medlemsstaterne »i tilfælde af alvorlige forstyrrelser på det nationale transportmarked, som skyldes liberalisering af cabotage« anmode Kommissionen om at vedtage beskyttelsesforanstaltninger. I henhold til artikel 2, stk. 5, kan sådanne foranstaltninger højst finde anvendelse i et år, når der opstår problemer på markedet, »som kan medføre et alvorligt og potentielt varigt udbudsoverskud i forhold til efterspørgslen, som skyldes eller forværres af cabotage, og som indebærer en alvorlig trussel for et betydeligt antal EF-rederes økonomiske stabilitet og overlevelsessevne, medmindre prognoserne på kort eller mellemlangt sigt peger i retning af betydelige og vedvarende forbedringer«.

Denne bestemmelse har kun fundet anvendelse én gang, nemlig i Spanien ved forordningens ikrafttræden<sup>23)</sup>.

Det bør understreges, at det, at enkelte rederier på en given rute går fallit, ikke anses for at være tilstrækkeligt til at begrunde, at denne bestemmelse bringes i anvendelse.

Det fremgår af de rapporter om cabotagesejlad, der er offentliggjort siden forordningens ikrafttræden, at liberaliseringen af cabotagesejlad ikke har givet anledning nogen anden alvorlig forstyrrelse på det indre marked for transport. Og det er lidet sandsynligt, at forordningen vil forårsage nogen nu, hvor de fleste tjenesteydelser på området er blevet liberaliseret.

- 
- <sup>1)</sup> EFT L 364 af 12.12.1992, s. 7.
  - <sup>2)</sup> KOM(95) 383, KOM(97) 296, KOM(2000) 99, KOM(2002) 203.
  - <sup>3)</sup> For så vidt angår spørgsmålet om, hvem der er omfattet af fri udveksling af tjenesteydelser, se punkt 2.2.
  - <sup>4)</sup> Jf. dog reglerne i afsnit 4 og 5.
  - <sup>5)</sup> Disse områder er for størstedelens vedkommende en del af de oversøiske lande og territorier, for hvilke der i medfør af EF-traktatens artikel 299, stk. 3, gælder en særlig associeringsordning med medlemsstaterne.
  - <sup>6)</sup> Traktatens artikel 299, stk. 4, fastsætter, at »denne traktats bestemmelser finder anvendelse på de europæiske områder, hvis udenrigsanliggender varetages af en medlemsstat.«
  - <sup>7)</sup> Vedrørende dette punkt henvises til Kommissionens fjerde rapport om gennemførelsen af Rådets forordning (EØF) nr. 3577/92 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport i medlemsstaterne (cabotagesejlads) (1999-2000), KOM(2002) 203, s. 5 og 6.
  - <sup>8)</sup> EFT L 378 af 31.12.1986, s. 1.
  - <sup>9)</sup> KOM(2002) 101 endelig.
  - <sup>10)</sup> Direktivforslagets anvendelsesområde omfatter også godshåndtering og passagertjenester.
  - <sup>11)</sup> KOM(1998) 251 endelig udg.
  - <sup>12)</sup> Forholdet mellem afstanden rundt om flodmundingen og afstanden tværs over bør være ca. 10 eller mere.
  - <sup>13)</sup> Det er ikke rederiernes opgave at fastsætte forpligtelser til offentlig tjeneste
  - <sup>14)</sup> Se betragtning 9 og artikel 2, stk. 4, i forordningen. Se også Domstolens afgørelse af 20. februar 2001 i sag nr. C-205/99 (forlæggelse for Domstolen i medfør af EF-traktatens artikel 234 foretaget af Tribunal Supremo, Spanien, med anmodning om præjudiciel afgørelse i en sag, der verserer for den nævnte domstol: Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir) m.fl. mod Administración General del Estado, præmis 31 ff., Sml. I, s. 1271.
  - <sup>15)</sup> Se ovennævnte sag nr. C-205/99 af 20.2.2001 - præmis 45-51.
  - <sup>16)</sup> Hvis der er behov for forbindelse fire gange om ugen til og fra en ø, og to rederier er villige til at varetage sejladsen, er det nok, at hver af dem forpligter sig til at sejle to gange om ugen eller f.eks. en gang og tre gange om ugen.
  - <sup>17)</sup> Kommissionen mener dog ikke desto mindre, at et krav, der ikke er i overensstemmelse med artikel 3 i den ovenstående fortolkning, men som er af væsentlig betydning for den offentlige tjeneste, i helt specielle tilfælde vil være acceptabel i henhold til forordningens artikel 4, hvis der foreligger en berettiget begrundelse og det står i et rimeligt forhold til det mål, der forfølges. Dette må undersøges på baggrund af sagens konkrete omstændigheder.  
Se Sag C-205/99.
  - <sup>18)</sup> Se Kommissionens fortolkningsmeddelelse om koncessioner i EU-lovgivningen (EFT C 121 af 29.4.2000, s. 2.) samt Domstolens dom i »Teleaustria-sagen« af 7. december 2000 i sag C-324/98; se også punkt 5.3.2. ovenfor).
  - <sup>19)</sup> EFT L 209 af 24.7.1992, s. 1.
  - <sup>20)</sup> Principielt bør en uafhængig myndighed være ansvarlig for hele proceduren. Men Kommissionen medgiver dog, at det i nogle tilfælde er tilstrækkeligt, at kun den sidste del af proceduren (evalueringen af buddene og den endelige afgørelse) overlades til et uafhængigt organ.
  - <sup>21)</sup> Vedrørende en medlemsstats mulighed for at pålægge forpligtelser til offentlig tjeneste samtidigt med, at der indgås en kontrakt om offentlig tjeneste, se også sag C-205/99, fodnote 19, præmis 60-71.
  - <sup>22)</sup> Kommissionens beslutning 93/396/EØF af 13 juli 1993 i anledning af Spaniens anmodning om, at Kommissionen vedtager at forlænge beskyttelsesforanstaltningerne i henhold til artikel 5 i forordning (EØF) nr. 3577/92 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport i medlemsstaterne (cabotagesejlads), (EFT L 173 af 16.7.1993, s. 33).