



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 22.4.2014 г.
COM(2014) 231 final

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО СЪВЕТА

Пети доклад за изпълнението на Регламент (ЕИО) № 3577/92 на Съвета относно прилагането на принципа за свободно предоставяне на услуги в областта на морския каботаж (2001—2010 г.)

{SWD(2014) 143 final}

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО СЪВЕТА

Пети доклад за изпълнението на Регламент (ЕИО) № 3577/92 на Съвета относно прилагането на принципа за свободно предоставяне на услуги в областта на морския каботаж (2001—2010 г.)

Регламент (ЕИО) № 3577/92 на Съвета относно прилагането на принципа за свободно предоставяне на услуги в областта на морския превоз в рамките на държавите членки (морски каботаж)¹ бе приет на 7 декември 1992 г. Целта на регламента бе свободното предоставяне на такива услуги да се въведе постепенно и така да се създаде вътрешен пазар за предоставянето на услуги в областта на морския каботаж.

В съответствие с член 10 от регламента на всеки две години Комисията представя на Съвета доклад относно неговото изпълнение, като при необходимост внася необходимите предложения.

Настоящият доклад е пети по ред. След проведените с държавите членки консултации относно съдържанието и честотата на докладите, посочени в предишния доклад², и в контекста на заключенията на Съвета³ Комисията реши настоящият доклад да обхване периода 2001—2010 г., а при наличието на съответните данни — и последващия период. Основните причини за това решение са две. Първата от тях е свързана с намерението на Комисията да се извърши цялостна оценка на въздействието, оказано от либерализирането на морския каботаж в Гърция (която отвори своя пазар след всички останали държави членки). Втората причина е продиктувана от целта на Комисията да се анализира каботажът в държавите членки, които се присъединиха към ЕС след приемането на предишния доклад през 2002 г. (разширяването от 1 май 2004 г.⁴, 1 януари 2007 г.⁵ и 1 юли 2013 г.⁶).

Настоящият доклад обхваща държавите, които имат излаз на море⁷. Той се основава на проучвания, извършени от независими консултанти⁸, на резултатите от консултациите със

¹ ОВ L 364, 12.12.1992 г., стр. 7.

² Четвърти доклад за изпълнението на Регламент (ЕИО) № 3577/92 на Съвета относно прилагането на принципа за свободно предоставяне на услуги в областта на морския каботаж (1999—2000 г.) от 24.4.2002 г., COM (2002) 203.

³ Заключения на Съвета от 5.11.2002 г.

⁴ Естония, Кипър, Латвия, Литва, Малта, Полша, Словения (вж. също бележка под линия 7).

⁵ България и Румъния.

⁶ Хърватия.

⁷ В доклада не са включени Чешката република, Люксембург, Унгария, Австрия и Словакия.

⁸ Consultrans (член на водещия консорциум за рамкови договори ECORYS), „Study in view of the preparation of the 5th periodical report on the implementation of Regulation N° 3577/92, Economic part 2001-2005“ (Проучване с оглед на подготовката на петия доклад за изпълнението на Регламент № 3577/92, раздел „Икономика“ 2001—2005 г.), юли 2007 г. Gomez-Acebo & Pombo Abogados, „Study on the implementation of Council Regulation (EEC) No 3577/92 applying the principle of freedom to provide services to maritime transport within the Member States. Legal developments (2001-2005)“ (Проучване относно изпълнението на Регламент (ЕИО) № 3577/92 на Съвета относно прилагането на принципа за свободно предоставяне на услуги в областта на морския каботаж (2001—2010 г.), юни 2007 г.

заинтересованите страни и с държавите членки, проведени от Комисията през 2009 г., и на отговорите на държавите членки на въпросника, изпратен им от Комисията през 2012 г.

Докладът се състои от четири глави. В първата е изложена неотдавнашната практика на Съда и законодателните промени в държавите членки и държавите от ЕАСТ. Във втората глава са представени пазарните тенденции в държавите членки и държавите от ЕАСТ. В третата са обобщени наличните данни за заетостта в сектора на морския каботаж. Поради липсата на надеждна и окончателна информация в нея вече не са включени статистическите данни за разходите за екипаж. В четвъртата глава са изложени резултатите от консултациите, извършени при подготовката на настоящия доклад. В последната глава се съдържат съответните заключения и се представя концепцията на Комисията относно бъдещите доклади.

Настоящият доклад се придружава от работен документ на службите на Комисията, в който са представени по-подробни статистически данни и анализ на някои въпроси, споменати в доклада.

Настоящият доклад се представя заедно с Тълкувателното съобщение на Комисията относно Регламент (ЕИО) № 3577/92.⁹

1. ЗАКОНОДАТЕЛНИ ПРОМЕНИ

В настоящата глава се анализират практиката на Съда и промените в държавите — членки на ЕС (1.1), и държавите от ЕАСТ (1.2), свързани с категориите либерализирани услуги, достъпа до каботаж, правилата относно наемането на екипаж, задълженията за обществена услуга (ЗОУ) и договорите за обществена услуга (ДОУ) през референтния период. По-подробно описание на законодателните промени се съдържа в таблица 1 от работния документ на службите на Комисията, придружаващ настоящия доклад.

1.1. Законодателни промени в държавите — членки на ЕС

1.1.1. Либерализиране на услугите

Почти всички категории услуги в областта на морския каботаж бяха отворени за бенефициерите по Регламент (ЕИО) № 3577/92 на 1 януари 1999 г. — датата, на която изтече срокът за прилагане на повечето дерогации, посочени в член 6 от регламента.

Единствената оставаща дерогация, посочена в член 6, параграф 3 от регламента, която се прилага до 1 януари 2004 г., се отнася за две категории услуги в областта на островния каботаж в **Гърция**: редовни услуги по превоз на пътници и фериботни услуги, както и услуги, предоставяни от плавателни съдове с водоизместимост под 650 бруто регистър тона.

С приемането на Закон 2932/2001, обнародван на 27 юни 2001 г., Гърция либерализира посочените каботажни услуги достатъчно рано преди изтичането на срока на дерогацията през 2004 г. Едва през 2011 г. обаче бе постигнато цялостно привеждане в съответствие с регламента посредством поредица от изменения, въведени с Министерско решение 3323.1/02/08, президентски укази 38/2011 и 44/2011 и Закон 3922/2011 от 4 март 2011 г. Това законодателство бе прието в Гърция в контекста на процедурата за нарушение, прекратена от Комисията през 2011 г.

Гърция либерализира пазара на каботажни превози дори повече, отколкото се изисква съгласно регламента, като през 2010 г. го отвори за кораби за круизи, регистрирани в трети държави (Закон 3872/2010).

⁹ Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите за тълкуване на Регламент (ЕИО) № 3577/92 на Съвета относно прилагането на принципа за свободно предоставяне на услуги в областта на морския транспорт в рамките на държавите членки (морски каботаж), COM(2014)232.

1.1.2. Достъп до предоставяне на услуги в областта на морския каботаж

В регламента се предвижда, че за да извършват каботаж в друга държава членка, корабите трябва да отговарят на всички условия, необходими за допускане до каботаж в държавата членка, в която са регистрирани.

Държавите членки позволяват на всички плавателни съдове, вписани в техните **първи регистри**, да предоставят без ограничения услуги в областта на морския каботаж. В резултат на това посочените плавателни съдове разполагат с неограничен достъп до каботаж в други държави членки.

Ситуацията относно плавателните съдове, вписани във **втори регистри**¹⁰, може да се обобщи по следния начин:

- плавателните съдове, вписани в испанския специален регистър за кораби и корабоплавателни дружества от Канарските острови (REC), в португалския регистър за Мадейра (MAR) и в Гибралтар, разполагат с неограничен достъп;
- товарните кораби, вписани в датския международен корабен регистър (DIS), разполагат с неограничен достъп, а пътническите кораби в DIS не разполагат с достъп до каботаж;
- плавателните съдове, вписани в германския международен регистър (ISR) и във финския списък на транспортните кораби в чуждестранен трафик разполагат с ограничен достъп за всеки отделен случай, но не и с достъп до редовен каботаж;
- през референтния период Франция и Италия предоставиха ограничен достъп до каботаж на плавателните съдове, вписани във вторите им регистри:
 - **Италия:** бе издадено разрешение с втория регистър (който първоначално бе изключен от достъп до каботаж) да се предоставя каботаж само за конкретни случаи и за не повече от 6 каботажни пътувания на месец (Закон 27, 12/2002 № 289); със Закон № 326 от 24 ноември 2003 г. бе позволено вместо 6 пътувания на месец да се извършват неограничен брой каботажни пътувания, при условие че те са на разстояние над 100 морски мили;
 - **Франция:** по силата на Закон № 2005-412 от 3 май 2005 г. регистърът за френските южни и антарктически територии (TAAF), с който не се предоставяше достъп до каботаж, бе заменен с френски международен регистър (RIF); плавателните съдове, вписани в RIF, разполагат с ограничен достъп до каботаж на стоки, при условие че той не се използва единствено при каботажни превози.

1.1.3. Правила относно наемането на екипаж

По силата на член 3 от регламента се разрешава прилагането на правилата на приемащата държава по отношение на наемането на екипаж на плавателните съдове с водоизместимост под 650 бруто регистър тона и плавателни съдове, извършващи островен каботаж, освен за товарни кораби с водоизместимост над 650 бруто регистър тона, когато въпросното пътуване следва или предшества пътуване до друга държава или от друга държава.

През 2004 г. Съдът изясни обхвата на член 3 по отношение на корабите за круизи¹¹. Според Съда всички въпроси, свързани с наемането на екипаж за кораби за круизи с вместимост над

¹⁰ Както се припомня в предишния доклад, т.нар. „офшорни регистри“ на държавите членки (например на Нидерландските Антили, на остров Ман, на Бермуда и на Каймановите острови) не са бенефициери по регламента, тъй като правото на ЕС не се прилага за въпросните територии.

650 бруто регистър тона — независимо дали извършват континентален или островен каботаж — представляват отговорност на държавата на знамето. Правилата на приемащата държава може да се прилагат единствено за кораби за круизи с вместимост под 650 бруто регистър тона.

През 2006 г. Съдът изясни също определението за „пътуване, което следва или предшества каботажното пътуване“¹² — това е всяко пътуване към друга държава или от друга държава независимо дали плавателният съд е с товар на борда или не.

Правилата за наемане на екипаж, посочени в член 3, могат да бъдат обобщени по следния начин:

Държава на знамето	Приемаща държава
— плавателни съдове с водоизместимост над 650 бруто регистър тона, извършващи континентален каботаж	— плавателни съдове с водоизместимост под 650 бруто регистър тона
— плавателни съдове с водоизместимост над 650 бруто регистър тона, обслужващи круизни линии	— плавателни съдове, извършващи островен каботаж (с изключение на товарни кораби с водоизместимост над 650 бруто регистър тона, извършващи островен каботаж, когато каботажното пътуване следва или предшества пътуване до друга държава или от друга държава)
— товарни кораби с водоизместимост над 650 бруто регистър тона, извършващи островен каботаж, когато каботажното пътуване следва или предшества пътуване до друга държава или от друга държава	

Правилата на приемащата държава се прилагат само от шест държави: Франция, Италия, Испания (каквото бе случаят в предишния доклад), Португалия¹³, Гърция¹⁴ и България¹⁵.

Основните правила, които се съдържат в съответните национални законодателства по отношение на наемането на екипаж, са посочени в таблица 2 от работния документ на службите на Комисията, придружаващ настоящия доклад.

1.1.4. Задължения за обществена услуга (ЗОУ) и договори за обществена услуга (ДОУ)

В съображение 9 от регламента се посочва, че може да се оправдае въвеждането на понятието за обществена услуга, „което поражда някои права и задължения за заинтересованите

¹¹ Решение от 21 октомври 2004 г. по дело *Комисия на Европейските общности/Република Гърция* (С-288/02, Recueil, стр. I-10071).

¹² Решение от 6 април 2006 г. по дело *Agip Petroli SpA/Capitaneria di porto di Siracusa и други* (С-456/04, Recueil, стр. I-03395).

¹³ Съгласно Указ № 7/2006 правилата на приемащата държава се прилагат в Португалия за редовния транспорт на товари в контейнери и единични товари между континенталната част на страната и Мадейра и Азорските острови.

¹⁴ Правилата на приемащата държава се отнасят до всички въпроси, свързани с наемането на екипаж на корабите, които извършват островен каботаж в Гърция, и се уреждат от гръцкото законодателство.

¹⁵ Съгласно член 4 от българската Наредба № 10 за корабите с тонаж под 650 бруто регистър тона се прилагат разпоредбите на българското законодателство, свързани с комплектуването на плавателните съдове с екипажи.

собственици, за да се осигурят задоволителни редовни транспортни услуги до, от и между острови, при условие че няма разграничение на основата на националност или пребиваване“. По силата на член 4 от регламента всяка държава членка има право да „сключва договори за обществени услуги с корабоплавателни дружества, които участват в редовни услуги до, от и между острови, или да им налага задължения за обществени услуги като условие за предоставяне на каботажни услуги“, при условие че тези задължения са наложени на недискриминационна основа по отношение на всички собственици на кораби от Съюза.

В решение на Съда от 2001 г. бе пояснено, че член 4, параграф 1 следва да се тълкува като разрешение за държавите членки да налагат ЗОУ върху определени корабоплавателни дружества, като в същото време сключват ДОУ с други участници с една и съща линия или маршрут с цел да се осигури редовното движение до, от и между острови¹⁶.

През 2006 г. бе извършено допълнително изясняване на член 4 от регламента. Съдът определи като неправомерно испанското законодателство, съгласно което: 1) е била предоставена концесия на каботажни услуги на един-единствен оператор за период от 20 години, 2) като критерий за възлагането на обществената поръчка е бил посочен транспортният опит по въпросния маршрут и 3) е било допуснато налагането на ЗОУ върху редовни транспортни услуги между пристанища в континенталната част на страната¹⁷.

В рамките на референтния период бяха извършени следните важни промени в националните законодателства в областта на обществените услуги:

- **Гърция:** административната система за разрешение бе заменена с режим на обикновена декларация (Закон 3922/2011 от 4 март 2011 г. за изменение на Закон 2932/2001).
- **Испания:** Кралски указ № 1466/97 бе заменен с Кралски указ № 1516/2007 от 16 ноември 2007 г. В новия указ се определя правният режим на редовните линии за морски каботаж и на услугите от обществен интерес. Тази законодателна уредба бе допълнена с Указ 9/2009 от 27 януари 2009 г. на регионалното правителство на Канарските острови и със Закон 11/2010 от 2 ноември 2010 г. на регионалното правителство на Балеарските острови.
- **Франция:** бяха въведени финансови санкции за собствениците на кораби, предоставящи каботажни услуги до острови, ако те не спазват задълженията за обществена услуга (Указ от 18 септември 2008 г.).

Ситуацията относно ЗОУ и ДОУ е представена в обобщен вид в таблица 3 от работния документ на службите на Комисията, придружаващ настоящия доклад.

1.2. Законодателни промени в държавите от ЕАСТ

На 1 януари 2005 г. в Норвегия бе премахнато изискването за притежаване на разрешение за работа за морски лица от държави извън ЕИП, наети на чуждестранни плавателни съдове, превозващи товари или пътници между норвежките пристанища. През май 2010 г. обаче това изискване бе въведено отново за всички граждани на държави извън ЕИП. То не се отнася за граждани на държави извън ЕИП, наети на кораби, регистрирани в ЕИП.

Както бе посочено в предишния доклад, корабите, които са вписани в норвежкия международен корабен регистър (NIS), не разполагат с достъп до каботаж.

¹⁶ Решение от 20 февруари 2001 г. по дело *Analir/Administración General del Estado* (C-205/99, Recueil, стр. I-1271).

¹⁷ Решение от 9 март 2006 г. по дело *Комисия на Европейските общности/Кралство Испания* (C-323/03, Recueil, стр. I-2161).

Основните разпоредби по отношение на каботаж в държавите — членки на ЕС, и в държавите от ЕАСТ са обобщени в таблица 4 от работния документ на службите на Комисията, придружаващ настоящия доклад.

2. ПАЗАРНИ ПРОМЕНИ

Комисията среща затруднения при събирането на данните, необходими за изготвяне на тази част от доклада, тъй като статистическите инструменти за проследяване на морския каботаж в държавите членки стават все по-недостатъчни и ненадеждни. Както беше посочено в предишния доклад относно каботаж, държавите членки вече не събират толкова подробни статистически данни, както в миналото. Наред с това, в контекста на либерализирания пазар, националните администрации срещат все повече затруднения при регистрирането на данните, свързани с пазара. В резултат на това статистическото проследяване често се превръща във вътрешна задача на частни субекти, които отказват да предоставят данни на компетентните органи по причини, свързани с търговската тайна.

Понастоящем службите на Комисията обмислят разработване на методология за събиране на подробни и навременни статистически данни за морския транспорт, включително за каботаж.

В тази част от доклада се представят промените в трафика, включително общите тенденции в товарния (2.1.1) и пътническият каботаж (2.1.2), пазарните дялове на първия и втория регистър (2.2) и навлизането на кораби под чуждо знаме (2.3).

2.1. Промени в трафика

2.1.1. Превоз на товари

Съгласно данните, предоставени от държавите членки в отговор на въпросника на Комисията и допълнени от Евростат, в периода 2001—2007 г. морският каботаж на товари е бил като цяло стабилен, като в няколко държави е регистрирано непрекъснато увеличаване на обемите. От 2008 г. обемът на трафика отбелязва спад в резултат на икономическата криза. Тази тенденция се наблюдава най-отчетливо в **Гърция** и **Италия**. Причиненият от кризата спад на общото потребление и свиването на строителния сектор в **Испания** доведоха до намаляване съответно на общите и на насипните товари.

Както и в предишни години, водещи позиции в каботажния транспорт на стоки имат **Обединеното кралство** (с висок дял на течните насипни товари), **Испания** (с високо съотношение на общите товари) и **Италия** (с висок обем на трафика на течните насипни товари). Що се отнася до държавите от ЕАСТ, обемът на превозваните в Норвегия товари остава висок, което се дължи най-вече на офшорния трафик на нефт (вж. таблица 1). В таблица 5 от работния документ на службите на Комисията, придружаващ настоящия доклад, са посочени наличните данни за категориите превозвани товари.

Таблица 1: Каботажен превоз на стоки Table 1:

Общ обем (в млн. t)										
	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

* Източник: Евростат Събраните от Евростат данни включват информация за пристанищата, в които годишно се обработват над 1 млн. t товари.

2.1.2. Превоз на пътници

Морският каботаж на пътници изглежда стабилен, като свързаните с него обобщени данни са подобни на отразените в предишните доклади. При този вид превоз не са регистрирани значителни увеличения; дори сезонните промени, свързани с туризма, са незначителни в контекста на общите стойности. В резултат на икономическата криза е регистриран спад в броя на пътниците през последните три години (данните за **Испания** през 2010 г. показват намаление до нивата от 2004—2005 г., а за **Гърция** — до нивата от 2001 г.).

Същевременно се наблюдава повишена концентрация на морския каботаж на пътници — двата най-големи пазара са **Гърция** и **Италия**, следвани от **Испания**. Намалението в трафика на пътници в Дания от средата на 90-те години, дължащо се на откриването на пролива Голям Белт (фиксирана връзка между Копенхаген и континенталната част на страната), в момента е стабилизирано — броят на пътниците е по-нисък и варира между 8 и 9 милиона всяка година (вж. таблица 2).

Не са налице статистически данни относно броя на пътниците в държавите от ЕАСТ.

Таблица 2: Каботажен превоз на пътници Table 2:

Общ брой пътници (в млн.)										
	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

* Източник: Евростат Събраните от Евростат данни включват информацията за пристанищата, през които годишно преминават над 200 000 пътници.

2.2. Пазарни дялове на първия и втория регистър

Първият регистър има водещи позиции в каботажна на пътници. Единствено в **Испания** и **Португалия**, в които е позволен каботажът на пътници с плавателни съдове, регистрирани във вторите регистри, участието на такива съдове е по-слабо.

Наблюдава се тенденция към увеличаване на ролята на вторите регистри в каботажна на стоки. В **Италия**, наред с облекчаването на условията за достъп до каботаж за плавателните съдове, вписани в италианския международен регистър, бе отбелязано значително засилване на тяхното участие в товарния каботаж. Според италианските власти тази тенденция вероятно ще се запази и в близко бъдеще.

2.3. Навлизане на кораби под чуждо знаме

Присъствието на чуждестранни плавателни съдове е най-осезаемо в каботажните превози на стоки. Присъствието във **Финландия** на кораби от ЕИП под знаме, различно от финландското, се увеличи от 25 % през 2001 г. на 36 % през 2005 г. и 47 % през 2010 г. Що се отнася до товарния транспорт в континенталния каботаж, присъствието в **Италия** на кораби от ЕИП под знаме, различно от италианското, се увеличи от приблизително 43 % през 2001 г. на почти 47 % през 2009 г. Средно над половината от общото количество товари в **Германия** се превозва от кораби от ЕИП под знаме, различно от германското — през 2002 г. този дял бе 52 %, а през 2010 г. той нарасна до близо 56 %.

Каботажът на пътници все още се извършва предимно от кораби, плаващи под национално знаме; специално място в това отношение има **Гърция**, където почти целият пазар се обслужва

от съдове, плаващи под национално знаме (от приблизително 300 кораба, извършващи каботаж на пътници, само 4 плават под чуждо знаме, но принадлежат на гръцки собственици).

Наличните данни са представени в таблица 6 от работния документ на службите на Комисията, придружаващ настоящия доклад.

3. ЗАЕТОСТ

Информацията относно заетостта в морския каботаж е изключително оскъдна.

През 2005 г. бе регистриран слаб спад в броя на лицата, работещи в областта на морския каботаж във **Финландия** (от 1697 през 2000 г. на 1562 през 2005 г.) и **Португалия** (от 167 през 2000 г. на 149 през 2005 г.)¹⁸.

Броят на морските лица в **Испания**, работещи на каботажни кораби под национално знаме, е намалял с 49,5 % — от 5350 през 2001 г. на 2649 през 2010 г. — главно поради намаления брой кораби (малките каботажни кораби бяха заменени с по-малък брой модерни кораби с по-висок тонаж).

Заетостта в сектора на морския каботаж в **Малта** наброява 240 души (включително морски лица) и според малтийските власти потенциалът за растеж е значителен. Приблизителните изчисления сочат, че през следващите години ще бъдат наети още 500 души.

4. КОНСУЛТАЦИИ

През 2009 и 2012 г. Комисията проведе консултации с морските администрации на държавите членки и други заинтересовани страни¹⁹ с цел да се направи оценка на въздействието на регламента.

Тези консултации доказаха, че пазарът на каботажни превози в ЕС е изключително разнороден. От получените при консултациите становища стана ясно, че това многообразие, както и демогеографските специфики на държавите членки, са отразени в регламента.

Може да се заключи, че отстраняването на пречките пред достъпа до пазарите на каботажни превози не е повишило значително броя на собствениците на кораби, проявяващи интерес към предоставянето на такива услуги. Това може да бъде обяснено с особеностите на пазара на каботажни превози, който — с малки изключения, свързани с маршрутите с много високо търговско значение²⁰ — се характеризира с ограничен трафик на пътници и малък обем на товарите. Освен това географското разположение често не осигурява никакви предимства на морския транспорт в сравнение с наземния — пример за това са изискванията за специфични технически характеристики, с които трябва да разполагат корабите (корабите, плаващи в Северна Европа, често трябва да имат клас за плаване в заледени води).

¹⁸ Източник: Consultrans.

¹⁹ Настоящият доклад бе изготвен със съдействието на Конференцията на периферните морски региони (CRPM), Асоциацията на корабособствениците от Европейската общност (ECSA), Европейската организация на морските пристанища (ESPO) и Европейската федерация на транспортните работници (ETF).

²⁰ Например каботажните превози между континенталната част на Франция и Корсика, които първоначално бяха извършвани само от SCNM, привлякоха и други собствениците на кораби — Corsica Ferries, а през 2010 г. — Moby Lines.

Същевременно следва да се отбележи, че някои собственици на кораби успяват да стъпят на пазара на каботажни превози в други държави членки чрез придобиване на акции в национални предприятия корабособственици²¹ вместо чрез реално предоставяне на каботажни услуги.

В резултат на получените становища стана ясно, че с регламента е била предоставена подходяща правна рамка за договорите за обществена услуга и задълженията за обществена услуга и е била постигната по-голяма прозрачност в процедурите по възлагане.

В някои становища бе подчертано, че разпоредбите на регламента във връзка със ЗОУ и ДОУ са осигурили на публичните органи относително силни позиции при преговорите със собствениците на кораби, а на администрациите — известен контрол над размера на таксите. Необходимо е обаче това общо схващане да се коригира посредством примери за транспорт до острови с ограничено търговско значение. Според морската администрация на Гърция липсата на действителна конкуренция по някои маршрути в страната е довела до по-високи разходи, компенсирани изпълнението на обществена услуга.²²

Допитването показва, че дерогацията по член 3, параграф 2 от регламента, позволяваща прилагането на правилата на приемащата държава по отношение на въпросите, свързани с наемането на екипаж, е от голямо значение за няколко държави членки. От представените становища става ясно, че тази дерогация гарантира равни условия на конкуренция. Комисията обаче научи, че развитието на островния каботаж може да бъде затруднено от липсата на лесен достъп на собствениците на кораби до законодателството на приемащата държава относно изискванията за наемането на екипаж.

На последно място, някои участници в консултациите сочат, че в някои случаи отварянето на пазара на каботажни превози по търговски маршрути е ускорило модернизацията на флотовете и е допринесло за подобряване на качеството на предлаганите услуги.

5. ЗАКЛЮЧЕНИЯ

5.1. Последници от либерализирането

От 1 януари 1999 г. почти всички каботажни услуги в ЕС бяха либерализирани. На 1 ноември 2002 г. бе отворен гръцкият пазар, където частичните протекции бяха запазени за най-дълъг период.

До 2007 г. пазарът на морски каботажни превози бе като цяло стабилен, отбелязвайки непрекъснато увеличаване на обемите на стоки и броя превозени пътници в няколко държави. От 2008 г. бе регистриран значителен спад, предизвикан от икономическата криза.

Както и през предходните години, най-големият пазар за товарен трафик е този на Обединеното кралство, следван от Испания и Италия. Течните насипни товари остават на челно място при превозваните товари.

Най-голям е трафикът на пътниците в Гърция, като на второ място е Италия.

Регистрирано е повишено навлизане на националните пазари от страна на плавателни съдове под ненационални знамена, които извършват товарен каботаж, докато това навлизане остава ограничено в каботажните превози на пътници.

²¹ Например през 2008 г. италианското предприятие корабособственик Grimaldi Compagnia di Navigazione SpA придоби допълнителен дял в Greek Minoan Lines S.A., с което се превърна в негов основен акционер.

²² Преди прилагането на регламента публичното финансиране за изпълнение на задълженията за обществена услуга в Гърция бе 24 млн. евро, което се различава значително от сумата от над 100 млн. евро за периода 2009—2011 г. и представлява годишно увеличение спрямо 2000 г. от над 400 %.

От проведените от Комисията консултации става ясно, че либерализирането е оказало ограничено, но положително въздействие и че в някои държави членки то е довело до модернизиране на националните флотове, които са били изправени пред по-голям риск от конкуренция.

5.2. По-нататъшни действия

След приключване на посочените в раздел 4 консултации от 2009 г. и 2012 г. и въз основа на няколкогодишния опит от изпълнението на регламента Комисията е на мнение, че регламентът е подходящ за целта и не се налага да бъде преразгледан. Тя обаче признава, че някои въпроси, повдигнати в представените становища, разкриват проблеми, свързани с тълкуването и прилагането на регламента. Тези проблеми бяха разгледани от Комисията в нейното ново тълкувателно съобщение относно морския каботаж²³.

В контекста на оскъдната статистическа информация за морския каботаж и предвид приключилото либерализиране и стабилизирането на пазара Комисията предлага да докладва за напредъка на икономическото и правното либерализиране само при наличие на значителни промени в тази област и при всички случаи не по-късно от 2018 г. с цел да се извърши цялостна оценка на въздействието на либерализирането на морския каботаж в Хърватия, която до 31 декември 2014 г. ще се възползва от временна дерогация от някои разпоредби на регламента.

²³ Вж. бележка под линия 9.