

Na temelju članka 3. Uredbe o državnim potporama (Narodne novine, broj 50/2006), Vlada Republike Hrvatske je na sjednici održanoj _____ donijela

ODLUKU O OBJAVLJIVANJU PRAVILA O POTPORI U PROMETU

I.

Pravila o potpori u prometu sadržana su u Uredbi Vijeća (EEZ-a) br. 1191/69 od 26. lipnja 1969., o aktivnostima država članica u vezi s obvezama koje su svojstvene konceptu javne usluge u željezničkom, cestovnom i riječnom prijevozu (31969R1191, SL L 156, 28.6.1969.), Uredbi Vijeća (EEZ-a) br. 1107/70 od 4. lipnja 1970. o odobravanju potpora za željeznički i cestovni promet te promet unutarnjim plovnim putovima (31970R1107, SL L 130, 15.6.1970.), Uredbi Vijeća (EEZ-a) br. 1473/75 od 20. svibnja 1975. kojom se izmjenjuje i dopunjuje Uredba (EEZ-a) br. 1107/70 o odobravanju potpora za željeznički i cestovni promet te promet unutarnjim plovnim putovima (31975R1473, SL L 152, 12.6.1975.), Uredbi Vijeća (EEZ-a) br. 1658/82 od 10. lipnja 1982. koja odredbama o kombiniranom prijevozu dopunjuje Uredbu (EEZ-a) br. 1107/70 o odobravanju potpora za željeznički i cestovni promet te promet unutarnjim plovnim putovima (31982R1658, SL L 184, 29.6.1982.), Uredbi Vijeća (EEZ-a) br. 1893/91 od 20. lipnja 1991. kojom se izmjenjuje i dopunjuje Uredba (EEZ-a) br. 1191/69 o aktivnostima država članica u vezi s obvezama koje su svojstvene konceptu javne usluge u željezničkom, cestovnom i riječnom prijevozu (31991R1893, SL L 169, 29.6.1991.), Uredbi Vijeća (EEZ) br. 2408/92 od 23. srpnja 1992. o pristupu zračnih prijevoznika Zajednice zračnim linijama unutar Zajednice (31992R2408, SL L 240, 24.8.1992.), Uredbi Vijeća (EEZ-a) br. 3577/92 od 7. prosinca 1992. o primjeni načela slobode pružanja usluga u pomorskom prijevozu unutar država članica (pomorska kabotaža) (31992R3577, SL L 364, 12.12.1992.), Uredbi Vijeća (EEZ-a) br. 3578/92 od 7. prosinca 1992. kojom se izmjenjuje i dopunjuje Uredba (EEZ-a) br. 1107/70 o dodjeljivanju potpora za željeznički i cestovni promet, te promet unutarnjim plovnim putovima (31992R3578, SL L 364, 12.12.1992.), Uredbi Vijeća (EZ-a) br. 2255/96 od 19. studenog 1996. kojom se izmjenjuje i dopunjuje Uredba (EEZ-a) br. 1107/70 o odobravanju potpora za željeznički i cestovni promet te promet unutarnjim plovnim putovima (31996R2255, SL L 304, 27.11.1996.), Uredbi Vijeća (EZ-a) br. 543/97 od 17. ožujka 1997. koja izmjenjuje i dopunjuje Uredbe (EEZ-a) br. 1107/70 o dodjeljivanju potpora za željeznički i cestovni promet te promet unutarnjim plovnim putovima (31997R0543, SL L 84, 26.3.1997.), Priopćenju Komisije C(2004) 43 – Smjernice Zajednice o državnim potporama u pomorskom prometu (52004XC0117(01), SL C 013, 17.1.2004.), te Priopćenju Komisije - Smjernice Zajednice za financiranje zračnih luka i potpora za započinjanje poslovanja zračnih prijevoznika koji lete iz regionalnih zračnih luka, (52005XC1209(03), SL C 312, 9.12.2005.)

II.

Tekst akata u kojem su sadržana pravila iz točke I. ove Odluke, u prijevodu na hrvatski jezik, glasi:

«Uredba Vijeća (EEZ-a) br. 1191/69

od 26. lipnja 1969.

o aktivnostima država članica u vezi s obvezama koje su svojstvene konceptu javne usluge u željezničkom, cestovnom i riječnom prijevozu

(SL L 156, 28.6.1969.)

VIJEĆE EUROPSKIH ZAJEDNICA,

uzimajući u obzir Ugovor o osnivanju Europske ekonomske zajednice, a posebno njegov članak 75. i 94.,

uzimajući u obzir Odluku Vijeća od 13. svibnja 1965. (1) o usklađivanju određenih odredaba koje imaju utjecaja na tržišno natjecanje u željezničkom, cestovnom i riječnom prijevozu;

uzimajući u obzir prijedlog Komisije;

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga parlamenta (2);

uzimajući u obzir mišljenje Gospodarskoga i socijalnoga odbora (3);

budući da je jedan od ciljeva zajedničke prometne politike uklanjanje nejednakosti koje bi mogle uzrokovati znatno narušavanje uvjeta svojstvenih konceptu javne usluge, a koje su države članice propisale za poduzetnike prijevoznike; stoga je potrebno ukinuti obveze pružanja javne usluge koje su utvrđene u ovoj Uredbi; budući da je, ipak, u određenim slučajevima bitno održati te obveze kako bi se osiguralo pružanje odgovarajućih usluga prijevoza; budući da se primjerenost usluga prijevoza mora ocjenjivati sukladno stanju ponude i potražnje u području prijevoza te potreba društvene zajednice;

budući da se ukidanje mjera ne treba primjenjivati na cijene i uvjete prijevoza koji se propisuju poduzetnicima za putnički prijevoz u interesu jedne ili više određenih kategorija putnika;

budući da je, u smislu provedbe tih mjera, potrebno utvrditi različite obveze pružanja javne usluge koje obuhvaća ova Uredba; budući da te obveze uključuju obvezu rada, obvezu prijevoza i obveze primjene propisanih tarifa;

budući da treba prepustiti državama članicama da na vlastitu inicijativu poduzmu mjere za ukidanje ili održavanje obveza pružanja javne usluge; budući da su, ipak, te obveze takve naravi da imaju za nužnu posljedicu financijske obveze za poduzetnike prijevoznike, oni moraju imati mogućnost podnošenja zahtjeva za ukidanje tih obveza nadležnim vlastima država članica;

budući da je uputno propisati da poduzetnici prijevoznici mogu podnijeti zahtjev za ukidanje obveza pružanja javne usluge samo u slučaju kad ih te obveze dovode u ekonomski nepovoljan položaj, određen u skladu sa zajedničkim postupcima u smislu ove Uredbe; budući da bi, s ciljem podizanja radnih normi, poduzetnici prijevoznici trebali biti u mogućnosti pri podnošenju zahtjeva predložiti korištenje drugoga oblika prijevoza koji bolje odgovara dotičnom prometu;

budući da pri odlučivanju o održavanju obveza pružanja javnih usluga, nadležne vlasti država članica moraju biti u mogućnosti uz svoje odluke priložiti uvjete koji će vjerojatno unaprijediti prinos od dotičnih poslova; budući da pri donošenju odluke o ukidanju obveze pružanja javne usluge nadležne vlasti ipak moraju, kako bi osigurale pružanje odgovarajućih usluga prijevoza, biti u mogućnosti propisati uvođenje alternativne usluge;

budući da, s ciljem uzimanja u obzir interesa svih država članica, treba uvesti postupak na razini Zajednice za slučajeve u kojima bi ukidanje obveze rada ili prijevoza moglo biti u sukobu s interesima druge države članice;

budući da je poželjno, kako bi se mogli dobro razmotriti zahtjevi poduzetnika za ukidanje obveza pružanja javne usluge, utvrditi rokove kako za podnošenje tih zahtjeva, tako i za njihovo razmatranje od strane država članica;

budući da, sukladno članku 5. Odluke Vijeća od 13. svibnja 1965. o usklađivanju određenih odredaba koje imaju utjecaja na tržišno natjecanje u željezničkom, cestovnom i riječnom prijevozu, svaka odluka nadležnih vlasti o održavanju obveze pružanja javne usluge koja je utvrđena u ovoj Uredbi ima za nužnu posljedicu plaćanje naknade u odnosu na sve financijske obveze koje bi zbog toga mogle pasti na teret poduzetnika prijevoznika;

budući da će pravo poduzetnika prijevoznika na naknadu nastati u trenutku odluke države članice o održavanju dotične obveze pružanja javne usluge; međutim, budući da, zbog toga što se proračuni izrađuju jedanput godišnje, to pravo ne može nastati tijekom početnoga razdoblja u kojem je na snazi ova Uredba, to jest prije 1. siječnja 1971.; budući da se taj datum može, u slučaju da se rok za razmatranje zahtjeva poduzetnika prijevoznika produži, izmijeniti na kasniji datum;

budući da se, nadalje, člankom 6. Odluke Vijeća od 13. svibnja 1965. o usklađivanju određenih odredaba koje imaju utjecaja na tržišno natjecanje u željezničkom, cestovnom i riječnom prijevozu predviđa da države članice moraju platiti naknadu za financijske obveze koje padaju na teret putničkog prijevoza zbog primjene cijena i uvjeta prijevoza koji su propisani u interesu jedne ili više posebnih kategorija putnika; budući da ta naknada treba biti na snazi od 1. siječnja 1971.; budući da bi se datum stupanja na snagu, s tim da bude jedinstven na razini Zajednice, mogao odgoditi za jednu godinu u slučaju da se koja država članica suoči s osobitim teškoćama;

budući da se naknada za financijske obveze koje padaju na teret poduzetnika prijevoznika zbog održavanja obveza pružanja javne usluge, mora platiti u skladu sa zajedničkim postupcima; budući da se, s ciljem određivanja iznosa te naknade, moraju uzeti u obzir učinci koje bi ukidanje svih tih obveza imalo na poslove tih poduzetnika, budući da bi se odredbe ove Uredbe trebale primjenjivati na svaku novu javnu obvezu u smislu ove Uredbe kojoj podliježe određeni poduzetnik prijevoznik;

budući da, zbog toga što države članice trebaju odobriti plaćanja naknade na temelju ove Uredbe u skladu sa zajedničkim postupcima koji su utvrđeni ovom Uredbom, ta plaćanja treba izuzeti od preliminarnog postupka obavještanja utvrđenog u članku 93. stavku 3. Ugovora o osnivanju Europske ekonomske zajednice;

budući da Komisija mora biti u mogućnosti dobiti od država članica sve bitne podatke o primjeni ove Uredbe;

budući da, radi omogućivanja Vijeću da ispita situaciju u svakoj državi članici u vezi s provedbom ove Uredbe, Komisija treba s tim u vezi dostaviti izvješće Vijeću prije 31. prosinca 1972.;

budući da je poželjno osigurati da države članice stave na raspolaganje odgovarajuća sredstva poduzetnicima prijevoznicima kako bi im omogućile da dostave pisanu predstavku o svojim interesima u odnosu na pojedine odluke država članica sukladno ovoj Uredbi;

budući da, zbog toga što će se ova Uredba sada primjenjivati na poslove željezničkog prijevoza šest nacionalnih željezničkih poduzetnika država članica i, što se tiče ostalih poduzetnika prijevoznika, na poduzetnike koji ne pružaju pretežno usluge prijevoza lokalnoga ili regionalnoga karaktera, Vijeće mora odlučiti u roku od tri godine od stupanja na snagu ove Uredbe koje bi se mjere trebale poduzeti u pogledu obveza pružanja javne usluge u odnosu na poslove prijevoza koji nisu obuhvaćeni ovom Uredbom;

DONIJELO JE OVU UREDBU:

ODJELJAK I.

Opće odredbe

Članak 1.

1. Države članice ukidaju sve obveze koje su svojstvene konceptu javne usluge u smislu ove Uredbe a kojima podliježe željeznički, cestovni i riječni prijevoz.
2. Međutim, te se obveze mogu održati u onoj mjeri u kojoj su bitne kako bi se osiguralo pružanje odgovarajućih usluga prijevoza.
3. Stavak 1. se ne primjenjuje, s obzirom na putnički prijevoz, na cijene i uvjete prijevoza koje propisuju države članice u interesu jedne ili više određenih kategorija putnika.
4. Za financijske obveze koje padaju na teret poduzetnika prijevoznika zbog održavanja obveza iz stavka 2. ili zbog primjene cijena i uvjeta iz stavka 3., plaća se naknada u skladu sa zajedničkim postupcima utvrđenim u ovoj Uredbi.

Članak 2.

1. "Obveze pružanja javne usluge" jesu obveze koje određeni poduzetnik prijevoznik, kada bi razmatrao vlastite poslovne interese, ne bi preuzimao ili ne bi preuzimao u istom opsegu ili pod istim uvjetima.

2. Obveze pružanja javne usluge u smislu stavka 1. obuhvaćaju obvezu rada, obvezu prijevoza i obveze primjene propisane tarife.

3. Za potrebe ove Uredbe, "obveza prijevoza" jest svaka obveza poduzetnika prijevoznika da poduzme, u odnosu na svaku cestu ili objekt na kojem prometuje, odnosno kojom upravlja temeljem dozvole za rad ili jednakovrijednog odobrenja, sve potrebne mjere kako bi osigurao pružanje usluge prijevoza koja zadovoljava utvrđene norme kontinuiteta, redovitosti i kapaciteta. Ona također uključuje svaku obvezu pružanja dodatnih usluga i svaku obvezu održavanja u dobrom stanju prijevoznih pravaca, opreme – u onoj mjeri u kojoj je ona dodatna uz opremu mreže u cjelini – te instalacija nakon prestanka pružanja usluga.

4. Za potrebe ove Uredbe, "obveza prijevoza" jest svaka obveza poduzetnika prijevoznika da prihvaćaju i prevoze putnike ili robu po određenim cijenama i pod određenim uvjetima.

5. Za potrebe ove Uredbe, "obveze primjene propisane tarife" jesu sve obveze poduzetnika prijevoznika da primjenjuju, naročito za određene kategorije putnika, za određene kategorije robe, ili na određenim pravicima, cijene koje je utvrdilo ili odobrilo javno tijelo, a koje su suprotne poslovnim interesima tih poduzetnika i koje su posljedica nametanja ili odbijanja izmjene posebnih odredaba o primjeni propisane tarife.

Odredbe prethodnog podstavka ne primjenjuju se na obveze koje proizlaze iz općih mjera cjenovne politike koja se primjenjuje na gospodarstvo u cjelini ili na mjere poduzete u odnosu na cijene i uvjete prijevoza općenito radi organiziranja tržišta prijevoza ili kojeg njegova dijela.

ODJELJAK II.

Zajednička načela za ukidanje ili održavanje obveza pružanja javne usluge

Članak 3.

1. Ako nadležna tijela država članica odluče održati, u cijelosti ili djelomično, obvezu pružanja javne usluge i ako se to može učiniti na više načina od kojih svaki može osigurati, zadovoljavajući iste uvjete, pružanje odgovarajućih usluga prijevoza, nadležna tijela odabiru onaj način koji je najjeftiniji za Zajednicu.

2. Primjerenost usluga prijevoza ocjenjuje se uzimajući u obzir:

a) javni interes;

b) mogućnost pribjegavanja drugim oblicima prijevoza i sposobnost tih oblika da zadovolje prijevozne potrebe koje se razmatraju.

c) cijene i uvjete prijevoza koji se mogu ponuditi korisnicima.

Članak 4.

1. Poduzetnici prijevoznici su obvezni sami podnijeti zahtjev nadležnim tijelima država članica za ukidanje, u cijelosti ili djelomično, svih obveza pružanja javne usluge ako ih te obveze dovode u ekonomski nepovoljan položaj.

2. U svojim zahtjevima, poduzetnici prijevoznici mogu predložiti zamjenu oblika prijevoza koji se koriste za neke druge oblike prijevoza. Poduzetnici moraju primjenjivati odredbe članka 5. kako bi izračunali kakve se uštede mogu postići radi poboljšanja svog financijskog položaja.

Članak 5.

1. Svaka obveza rada ili prijevoza smatra se nametanjem ekonomski nepovoljnog položaja ako je smanjenje financijskih obveza koje bi bilo moguće kao posljedica potpunog ili djelomičnog ukidanja te obveze u odnosu na posao ili skupinu poslova na koje ta obveza utječe veće od smanjenja prihoda koje bi nastalo zbog toga ukidanja.

Ekonomski nepovoljan položaj određuje se na temelju izvješća, koje se prema potrebi potkrepljuje konkretnim podacima, o godišnjim ekonomskim gubicima koje predstavlja razliku između smanjenja godišnjih financijskih obveza i smanjenja godišnjeg prihoda koje bi nastalo zbog ukidanja obveze.

Međutim, ako obveza rada ili prijevoza obuhvaća jednu ili više kategorija putničkog ili robnog prometa u cjelini ili znatan dio mreže, financijsko opterećenje koje bi se otklonilo ukidanjem obveze procjenjuje se tako da se različitim kategorijama prometa dodijele ukupni troškovi koje snosi određeni poduzetnik zbog svojih poslova prijevoza.

Ekonomska će šteta u tom slučaju biti jednaka razlici između troškova koji se mogu dodijeliti onom dijelu poslova poduzetnika na koje utječe obveza pružanja javne usluge i odgovarajućeg prihoda.

Ekonomska se šteta određuje uzimajući u obzir učinke obveze na poslovanje poduzetnika u cjelini.

2. Obveza primjene propisane tarife smatra se dovođenjem u ekonomski nepovoljan položaj ako je razlika između prihoda od prometa na koji se obveza odnosi i financijskih obveza toga prometa manja od razlike između prihoda koji bi ostvario taj promet i njegovih financijskih obveza da je poslovanje na tržišnoj osnovi, s tim da se uzimaju u obzir i troškovi onih poslova koji podliježu obvezi i stanje na tržištu.

Članak 6.

1. U roku od jedne godine od stupanja na snagu ove Uredbe, poduzetnici prijevoznici moraju podnijeti nadležnim tijelima država članica zahtjeve iz članka 4.

Poduzetnici prijevoznici mogu podnijeti zahtjeve nakon isteka naprijed navedenog roka ako zaključče da su ispunjene odredbe članka 4. stavka 1.

2. Odlukama o održavanju obveze pružanja javne usluge ili kojeg njezina dijela, ili o ukidanju obveze na kraju određenog razdoblja mora se predvidjeti isplata naknade za financijske obveze koje proizlaze iz te obveze; iznos naknade određuje se u skladu sa zajedničkim postupcima utvrđenim u člancima 10. – 13.

3. Nadležna tijela država članica moraju donijeti odluke u roku od jedne godine od podnošenja zahtjeva u vezi s obvezama rada ili prijevoza, a u roku od šest mjeseci od podnošenja zahtjeva u vezi s obvezama primjene propisane tarife.

Pravo na naknadu nastaje na dan kada nadležna tijela donesu odluku, ali u svakom slučaju najranije 1. siječnja 1971.

4. Međutim, ako to nadležna tijela država članica smatraju potrebnim zbog broja i važnosti zahtjeva koje su podnijeli pojedini poduzetnici, isti mogu produžiti rok koji je propisan u prvom podstavku stavka 3. najkasnije do 1. siječnja 1972. U tom slučaju, pravo na naknadu nastaje toga dana.

Ako se nadležna tijela država članica namjeravaju koristiti ovom ovlasti, ona moraju o tome obavijestiti poduzetnike kojih se to tiče u roku od šest mjeseci od podnošenja zahtjeva.

U slučaju da se koja država članica suoči s posebnim teškoćama, Vijeće može na zahtjev te države i na prijedlog Komisije odobriti toj državi produženje roka navedenog u prvom podstavku ovoga stavka do 1. siječnja 1973.

5. Ako nadležna tijela ne donesu odluku u propisanom roku, obveza u vezi s kojom je podnesen zahtjev temeljem članka 4. stavka 1. za ukidanje obveze smatrat će se ukinutom.

6. Vijeće će, na temelju izvješća dostavljenog Komisiji prije 31. prosinca 1972., proučiti situaciju u svakoj državi članici s obzirom na provedbu ove Uredbe.

Članak 7.

1. Uza svaku odluku o održavanju obveze mogu se priložiti uvjeti s namjerom poboljšanja prinosa od poslova na koje utječe dotična obveza.

2. Svakom odlukom o ukidanju obveze može se predvidjeti uvođenje alternativne usluge. U tom slučaju ukidanje obveze ne može stupiti na snagu prije nego što stupi na snagu alternativna usluga.

Članak 8.

1. Pojedina država članica priopćava Komisiji, prije provedbe, svaku mjeru čije donošenje predlaže, a kojom se obveza rada ili prijevoza ukida u odnosu na svaki pravac ili uslugu prijevoza koji bi mogli utjecati na trgovinu ili promet među državama članicama. Ona će o tome obavijestiti druge države članice.

2. Ako Komisija smatra potrebnim ili ako to zahtijeva druga država članica, Komisija će se posavjetovati s državama članicama u vezi s predloženom mjerom.

3. Komisija će u roku od dva mjeseca od primitka priopćenja iz stavka 1., uputiti mišljenje ili preporuku svim državama članicama kojih se to tiče.

ODJELJAK III.

Primjena na putnički prijevoz cijena i uvjeta prijevoza koji se propisuju u interesu jedne ili više određenih kategorija putnika

Članak 9.

1. Iznos naknade za financijske obveze koje imaju poduzetnici zbog primjene na putnički prijevoz cijena i uvjeta prijevoza koji se propisuju u interesu jedne ili više određenih kategorija putnika, određuje se u skladu sa zajedničkim postupcima koji su utvrđeni u člancima 11. – 13.

2. Naknada je plativa od 1. siječnja 1971.

U slučaju da se bilo koja država članica suoči s posebnim teškoćama, Vijeće može na zahtjev te države i na prijedlog Komisije toj državi odobriti promjenu predmetnog roka na 1. siječnja 1972.

3. Zahtjevi za naknadom podnose se nadležnim tijelima država članica.

ODJELJAK IV.

Zajednički postupci isplate naknade

Članak 10.

1. Iznos naknade predviđen u članku 6. u slučaju obveze rada ili prijevoza jednak je razlici između smanjenja financijskih obveza i smanjenja prihoda poduzetnika u slučaju da se cijela obveza ili njezin odgovarajući dio ukine za promatrano vremensko razdoblje.

Međutim, ako bi se ekonomska šteta izračunala tako da se ukupni troškovi koje snosi poduzetnik u odnosu na određene poslove prijevoza raspodijele na različite dijelove tih poslova prijevoza, iznos naknade jednak je razlici između troškova koji se mogu dodijeliti onom dijelu poslova poduzetnika na koje utječe obveza pružanja javne usluge i odgovarajućeg prihoda.

2. Za potrebe utvrđivanja financijskih obveza i prihoda iz stavka 1., uzimaju se u obzir učinci ukidanja dotične obveze na cjelokupno poslovanje poduzetnika.

Članak 11.

1. Iznos naknade predviđene u članku 6. i članku 9. stavku 1. jednak je, u slučaju obveze primjene propisane tarife, razlici između sljedeća dva iznosa:

a) Prvi iznos jednak je razlici između, s jedne strane, umnoška predviđenog broja mjernih jedinica prijevoza i:

– ili najpovoljnije postojeće cijene koju bi mogli potraživati korisnici kada dotična obveza ne bi postojala; ili

–ukoliko takva cijena ne postoji, cijene koju bi primijenio poduzetnik koji posluje na tržišnoj osnovi i uzimajući u obzir i troškove poslovanja i stanje na tržištu;

i, s druge strane, umnoška stvarnog broja mjernih jedinica prijevoza i cijene propisane za promatrano razdoblje.

b) Drugi iznos jednak je razlici između troškova koji bi nastali primjenom ili najpovoljnije postojeće cijene ili cijene koju bi primijenio poduzetnik da posluje na tržišnoj osnovi i stvarno nastalih troškova na temelju obvezatne cijene.

2. Ako zbog stanja na tržištu naknada izračunata u skladu s odredbama stavka 1. nije dovoljna za pokriće ukupnih troškova prometa na koji se odnosi dotična obveza primjene propisane tarife, iznos naknade predviđene u članku 9. stavku 1. izračunava se kao razlika između tih troškova i prihoda od toga prometa. Pri tom izračunu uzima se u obzir svaka već isplaćena naknada temeljem članka 10.

3. Pri izračunavanju prihoda i troškova kako je propisano u stavku 1., uzimaju se u obzir učinci koje bi ukidanje dotične obveze imalo na cjelokupno poslovanje poduzetnika.

Članak 12.

Troškovi koji su posljedica održavanja obveza izračunavaju se na temelju učinkovitog upravljanja poduzetnika i odgovarajuće kakvoće pružanja usluga prijevoza.

Kamata koja se odnosi na vlastiti kapital može se odbiti od kamate koja se uzima u obzir pri izračunu troškova.

Članak 13.

1. Odlukama donesenim na temelju članka 6. i 9. unaprijed se utvrđuje iznos naknade za razdoblje od najmanje jedne godine. Njima se istodobno određuju čimbenici kojima bi se moglo jamčiti usklađivanje toga iznosa.

2. Usklađivanje iznosa iz stavka 1. vrši se svake godine nakon zaključenja godišnjih financijskih izvješća dotičnoga poduzetnika.

3. Unaprijed utvrđena naknada plaća se u obrocima. Svi dužni iznosi koji su posljedica usklađenja koje je predviđeno u stavku 2., isplaćuju se odmah nakon utvrđivanja usklađenog iznosa.

ODJELJAK V.

Propisivanje novih obveza pružanja javne usluge

Članak 14.

1. Osim za slučajeve koji su određeni člankom 1. stavkom 3., nakon stupanja na snagu ove Uredbe države članice mogu propisati obveze pružanja javne usluge određenom poduzetniku prijevozniku samo u onoj mjeri u kojoj su te obveze bitne kako bi se osiguralo pružanje odgovarajućih usluga prijevoza.

2. Ako tako propisane obveze imaju za nužnu posljedicu ekonomski nepovoljan položaj za poduzetnike prijevoznike u smislu članka 5. stavka 1. i 2. ili financijske obveze u smislu članka 9., nadležna tijela država članica moraju, kada odlučuju o propisivanju takvih obveza, predvidjeti plaćanje naknade za financijske obveze koje iz toga proizlaze. Primjenjuju se odredbe članka 10. – 13.

ODJELJAK VI.

Završne odredbe

Članak 15.

U odlukama koje nadležna tijela država članica donesu u skladu s odredbama ove Uredbe moraju se navesti razlozi na kojima se iste temelje te se objavljuju na odgovarajući način.

Članak 16.

Države članice će osigurati da se poduzetnicima prijevoznicima omogućí dostava predstavaka o njihovim interesima u odnosu na odluke donesene u skladu s ovom Uredbom.

Članak 17.

1. Komisija može tražiti od država članica da dostavljaju sve bitne podatke koji se odnose na primjenu ove Uredbe. Kad god to bude smatrala potrebnim, Komisija će se posavjetovati s državama članicama kojih se to tiče.

2. Naknada koja se plaća sukladno ovoj Uredbi izuzima se iz preliminarnog postupka obavještanja koji je utvrđen u članku 93. stavku 3. Ugovora o osnivanju Europske ekonomske zajednice.

Države članice će odmah poslati Komisiji podatke, razvrstane po kategorijama obveze, o isplatama naknade za financijske obveze koje imaju poduzetnici prijevoznici zbog održavanja obveza pružanja javne usluge navedenih u članku 2. ili zbog primjene na putnički prijevoz cijena i uvjeta prijevoza koji se propisuju u interesu jedne ili više određenih kategorija putnika.

Članak 18.

1. Države članice će nakon savjetovanja s Komisijom pravodobno donijeti zakone i druge propise potrebne za provedbu ove Uredbe, a posebno njezina članka 4.

2. Na zahtjev pojedine države članice ili ako to Komisija smatra potrebnim, Komisija će se savjetovati s državama članicama kojih se to tiče o predloženim rokovima za mjere iz stavka 1.

Članak 19.

1. S obzirom na željezničke poduzetnike ova Uredba će se u odnosu na njihove poslove željezničkog prijevoza primjenjivati na sljedeće poduzetnike:

- Société nationale des chemins de fer belges (SNCB)/Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS);
- Deutsche Bundesbahn (DB);
- Société nationale des chemins de fer français (SNCF);
- Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato (FS);
- Société nationale des chemins de fer luxembourgeois (CFL);
- Naamloze Vennootschap Nederlandse Spoorwegen (NS);

2. S obzirom na ostale poduzetnike prijevoznike, ova se Uredba neće primjenjivati na poduzetnike koji pretežno pružaju usluge prijevoza lokalnog ili regionalnog karaktera.

3. U roku od tri godine od stupanja na snagu ove Uredbe, Vijeće će, na temelju načela i ciljeva navedenih u Odjeljku II. njegove Odluke od 13. svibnja 1965., odlučiti o radnjama koje se trebaju poduzeti u vezi s obvezama koje su svojstvene konceptu javne usluge a koje utječu na poslove prijevoza koji nisu obuhvaćeni ovom Uredbom.

Članak 20.

Ova Uredba stupa na snagu 1. srpnja 1969.

Ova Uredba u cijelosti obvezuje i neposredno se primjenjuje u svim državama članicama.»

«Uredba Vijeća (EEZ-a) br. 1107/70

od 4. lipnja 1970.

o odobravanju potpora za željeznički i cestovni promet te promet unutarnjim plovnim putovima

(SL L 130, 15.6.1970.)

VIJEĆE EUROPSKIH ZAJEDNICA,

uzimajući u obzir Ugovor o osnivanju Europske ekonomske zajednice, a posebno njegove članke 75., 77. i 94.,

uzimajući u obzir Odluku Vijeća od 13. svibnja 1965.(4) o usklađivanju pojedinih odredaba koje se tiču tržišnog natjecanja u željezničkom i cestovnom prometu, te prometu unutarnjim plovnim putovima, a posebno njezin članak 9.,

uzimajući u obzir prijedlog Komisije,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga parlamenta (5),

uzimajući u obzir mišljenje Gospodarskoga i socijalnoga odbora (6),

budući da otklanjanje razlika koje bi mogle narušiti uvjete pod kojima se odvija tržišno natjecanje na prometnom tržištu predstavlja ključni cilj zajedničke prometne politike;

budući da je, u tom cilju, primjereno utvrditi određena pravila glede odobravanja potpora za željeznički i cestovni promet, te promet unutarnjim plovnim putovima, u mjeri u kojoj su ove potpore izričito povezane s djelatnostima unutar toga sektora;

budući da se u članku 77. navodi da su potpore sukladne odredbama Ugovora ukoliko udovoljavaju potrebama koordinacije prometa, ili predstavljaju naknadu za oslobađanje od određenih obveza svojstvenih konceptu javne službe;

budući da Uredbe Vijeća (EEZ-a) br. 1192/69 i (EEZ-a) 1191/69 (7) od 26. lipnja 1969. utvrđuju zajednička pravila glede kompenzacijskih plaćanja koja proizlaze iz normalizacije računa željezničkih poduzetnika, i postupke kompenziranja financijskih opterećenja koja proizlaze iz obveza javnih službi uključenih u željeznički i cestovni promet, te promet unutarnjim plovnim putovima;

budući da je stoga nužno odrediti slučajeve i okolnosti u kojima države članice mogu poduzeti koordinacijske mjere ili nametnuti obveze svojstvene konceptu javne službe, koje, temeljem članka 77. Ugovora, uključuju odobravanje potpora koje nisu obuhvaćene prethodno spomenutom Uredbom;

budući da, sukladno članku 8. Odluke Vijeća od 13. svibnja 1965., plaćanja koja izvrše države i tijela javne uprave moraju podlijegati propisima Zajednice; budući da plaćanja izvršena stoga što usklađivanje navedeno u rečenom članku 8. još nije provedeno, treba izuzeti od odredaba ove Uredbe, što ograničava ovlasti država članica da poduzmu koordinacijske mjere ili nametnu obveze svojstvene konceptu javne službe, koje uključuju odobravanje potpora navedenih u članku 77. Ugovora;

budući da se, zbog osobite naravi ovih plaćanja, a sukladno članku 94. Ugovora, čini primjerenim utvrditi određeni postupak obavještanja Komisije o takvim plaćanjima;

budući da je poželjno da se izvjesne odredbe ove Uredbe ne primjenjuju na mjere koje neka od država članica poduzme u okviru provedbe sustava potpore o kojem se, sukladno člancima 77., 92. i 93. Ugovora, Komisija već očitovala;

budući da je, kako bi joj se pomoglo pri njezinu razmatranju potpora dodijeljenih prometnom sektoru, Komisiji poželjno pridijeliti savjetodavni odbor sastavljen od stručnjaka imenovanih od strane država članica,

DONIJELO JE OVU UREDBU

Članak 1.

Ova Uredba primjenjuje se na potpore dodijeljene za željeznički i cestovni promet, te promet unutarnjim vodenim putovima, u mjeri u kojoj su ovakve potpore izričito povezane s djelatnostima unutar toga sektora.

Članak 2.

Odredbe sadržane u člancima 92. do 94. Ugovora primjenjuju se na potpore dodijeljene za željeznički i cestovni promet, te promet unutarnjim plovnim putovima.

Članak 3.

Ne dovodeći u pitanje odredbe Uredbe Vijeća (EEZ-a) br. 1192/69 od 26. lipnja 1969. o zajedničkim propisima glede normalizacije računa željezničkih poduzetnika, i odredbe Uredbe Vijeća (EEZ-a) br. 1191/69 od 26. lipnja 1969. o postupanju država članica glede obveza svojstvenih konceptu javne službe u željezničkom i cestovnom prometu, te prometu unutarnjim plovnim putovima, države članice neće, kada je riječ o dodjeljivanju potpora sukladnih članku 77. Ugovora, poduzimati koordinacijske mjere, niti nametati obveze svojstvene konceptu javne službe, osim u sljedećim slučajevima i okolnostima:

1. U pogledu koordinacije prometa:

(a) u slučaju kada su potpore dodijeljene željezničkim poduzetnicima koji nisu obuhvaćeni Uredbom (EEZ-a) br. 1192/69, namijenjene kompenzaciji dodatnih financijskih opterećenja koja ovi poduzetnici snose u usporedbi s drugim prometnim poduzetnicima, a koja se vrši s jednog od naslova normalizacije nabrojanih u toj Uredbi;

(b) dok ne stupe na snagu zajednički propisi o alociranju troškova infrastrukture, u slučaju kada je potpora dodijeljena poduzetnicima koji su dužni snositi troškove infrastrukture kojom se koriste, dok ostali poduzetnici sličnom opterećenju ne podliježu. Pri određivanju visine potpore dodijeljene s tog naslova, povest će se računa o troškovima infrastrukture koje konkurenti koji osiguravaju druge načine prijevoza ne moraju snositi;

(c) u slučaju da je svrha potpore ta da promiče bilo:

istraživanja prometnih sustava i tehnologija, isplativijih za zajednicu općenito; ili

razvoj transportnih sustava i tehnologija, isplativijih za zajednicu općenito.

Ovakvu potporu ograničit će se na istraživanja i razvojnu fazu, te ona ne može obuhvatiti fazu komercijalne eksploatacije takvih transportnih sustava i tehnologija;

(d) dok na snagu ne stupe propisi Zajednice o pristupu prometnom tržištu, u slučaju kada se potporu dodijeli kao izuzetnu i privremenu mjeru, ne bi li se, kao dio plana reorganizacije, uklonio suvišni kapacitet koji uzrokuje ozbiljne strukturne probleme, te time doprinijelo učinkovitijem zadovoljavanju potreba prometnog tržišta.

2. Što se tiče naknade za oslobađanje od obveza koje su inače svojstvene konceptu javne službe:

do stupanja na snagu relevantnih propisa Zajednice, u slučaju kada su poduzetnicima u željezničkom i cestovnom prometu, te prometu unutarnjim vodenim putem, ta sredstva isplaćena kao kompenzacija za obveze javnih službi koje su im nametnuli država ili tijela javne uprave, a obuhvaćaju bilo:

carinske obveze koje ne potpadaju pod definiciju danu u članku 2. stavku 5. Uredbe (EEZ-a) br. 1191/69; bilo

prometni poduzetnici ili djelatnosti na koje se ova Uredba ne primjenjuje.

3. Ne dovodeći u pitanje odredbe članka 75. stavka 3. Ugovora, Vijeće, postupajući po prijedlogu Komisije temeljem odluke koju je izglasala kvalificirana većina, može izmijeniti i dopuniti popis dan u stavcima 1. i 2. ovog članka.

Članak 4.

Dok ne stupe na snagu propisi Zajednice doneseni sukladno članku 8. Odluke Vijeća od 13. svibnja 1965., i ne dovodeći u pitanje odredbe Uredbe (EEZ-a) br. 1191/69 i Uredbe (EEZ-a) 1192/69, odredbe sadržane u članku 3. ne primjenjuju se na plaćanja koja države ili tijela javne uprave izvrše prema željezničkim poduzetnicima stoga što se iz bilo kojeg razloga nije uspjelo postići usklađenost propisa kojima se uređuju financijski odnosi između željezničkih poduzetnika i država, predviđenu u rečenom članku 8., čija je svrha ove poduzetnike učiniti financijski samostalnim.

Članak 5.

1. Kada, sukladno članku 93. stavku 3. Ugovora, Komisiju budu obavještavale o bilo kakvim planovima za dodjeljivanje ili izmjenu potpora, države članice će joj dostaviti sve podatke potrebne da Komisija utvrdi da takva potpora udovoljava odredbama ove Uredbe.

2. Potpore navedene u članku 4. bit će izuzete od postupka predviđenog u članku 93. stavku 3. Ugovora. Potankosti o ovim potporama dostavljaju se Komisiji početkom svake godine u obliku procjena, a potom, na kraju fiskalne godine, u obliku izvješća.

Članak 6.

Ovime se osniva savjetodavni odbor Komisije; on Komisiji pomaže pri razmatranju potpora dodijeljenih u sektoru željezničkog i cestovnog prometa, te prometa unutarnjim plovnim putem. Predsjedavajući odbora predstavnik je Komisije, a sam odbor sastoji se od predstavnika koje su odabrale države članice. Obavijest o sastanku odbora prosljeđuje se najkasnije deset dana prije predviđenog termina sastanka, a sadržava potankosti o dnevnom redu. U hitnim slučajevima ovo razdoblje može biti skraćeno. Djelovanje odbora podliježe odredbama članka 83. Ugovora.

Odbor može razmotriti i dati mišljenje o svim pitanjima koja se tiču provedbe ove Uredbe i svih njezinih odredbi kojima se uređuje pitanje dodjeljivanja potpora u prometnom sektoru.

Odbor će stalno biti obavještavan o naravi i visini potpora dodijeljenih prometnim poduzetnicima i općenito o svim potankostima od značaja koje se tiču takvih potpora, čim o potonjima, sukladno odredbama ove Uredbe, bude obaviještena Komisija.

Članak 7.

Odredbe članka 3. ne primjenjuju se na mjere koje je donijela neka od država članica u okviru provedbe sustava potpore o kojem se Komisija, sukladno člancima 77., 92. i 93. Ugovora, već očitovala.

Članak 8.

Ova Uredba stupa na snagu 1. siječnja 1971.

Ova Uredba u cijelosti obvezuje i neposredno se primjenjuje u svim državama članicama.»

«Uredba Vijeća (EEZ-a) br. 1473/75
od 20. svibnja 1975.

kojom se izmjenjuje i dopunjuje Uredba (EEZ-a) br. 1107/70 o odobravanju potpora za
željeznički i cestovni promet te promet unutarnjim plovnim putovima

(SL L 152, 12.6.1975.)

VIJEĆE EUROPSKIH ZAJEDNICA,

uzimajući u obzir Ugovor o osnivanju Europske ekonomske zajednice, a posebno njegove
članke 75. i 94.;

uzimajući u obzir prijedlog Komisije;

uzimajući u obzir Mišljenje Europskoga parlamenta;

uzimajući u obzir Mišljenje Gospodarskoga i socijalnoga odbora (8);

budući da u skladu s člankom 4. Uredbe Vijeća (EEZ-a) br. 1107/70 (9) od 4. lipnja 1970. o
dodjeli potpora za željeznički i cestovni promet i promet unutarnjim plovnim putovima, a do
stupanja na snagu pravila Zajednice usvojenih u skladu s člankom 8. Odluke Vijeća br.
65/271/EEZ (10) od 13. svibnja 1965. o usklađivanju određenih odredbi koje utječu na tržišno
natjecanje u željezničkom i cestovnom prometu i prometu unutarnjim plovnim putovima,
države i javna tijela mogu izvršavati plaćanja poduzetnicima u sektoru željeznice iz razloga
bilo kakve nemogućnosti da se postigne, kako je navedeno u spomenutom članku 8.,
usklađivanje pravila koja uređuju financijske odnose između poduzetnika u sektoru željeznice
i država, gdje je svrha takvog usklađivanja ostvarivanje financijske neovisnosti takvih
poduzetnika; budući da članak 5. stavak 2. gore spomenute Uredbe navodi da su potpore koje
se spominju u članku 4. izuzete iz postupka utvrđenog u članku 93. stavku 3. Ugovora i da se
pojednostiti takvih potpora priopćavaju Komisiji u obliku procjena na početku svake godine i
potom u obliku izvješća nakon završetka financijske godine;

budući da, prema članku 8. Odluke br. 65/271/EEZ, nakon donošenja Odluke Vijeća br.
75/271/EEZ (11) od 20. svibnja 1975. o poboljšanju situacije poduzetnika u sektoru željeznice
i usklađivanju pravila koja uređuju financijske odnose između takvih poduzetnika i država,
članak 4. Uredbe (EEZ-a) br. 1107/70 više nije primjenjiv na nacionalne poduzetnike u
sektoru željeznice; budući da s druge strane države članice mogu davati financijsku pomoć
takvim poduzetnicima u okviru poslovnih planova potonjih u skladu s člankom 5. stavkom 1.
Odluke br. 75/327/EEZ, kao i subvencije za manjkove u skladu s člankom 13. te Odluke;

budući da je, s obzirom na posebnu prirodu tih financijskih mjera, preporučljivo da se zadrži,
u skladu s člankom 94. Ugovora, posebni postupak za slanje informacija Komisiji u skladu s
člankom 5. stavkom 2. Uredbe (EEZ-a) br. 1107/70;

budući da u tom smislu članak 4. Uredbe (EEZ-a) br. 1107/70 treba izmijeniti i dopuniti,

DONIJELO JE OVU UREDBU:

Jedini članak

Članak 4. Uredbe (EEZ-a) br. 1107/70 mijenja se i glasi:

«Članak 4.

1. Do isteka roka danog za postizanje financijske ravnoteže u skladu s člankom 15. stavkom 1. Odluke Vijeća br. 75/327/EEZ (1) od 20. svibnja 1975. o poboljšanju situacije poduzetnika u sektoru željeznice i usklađivanju pravila koja uređuju financijske odnose između takvih poduzetnika i država i ne dovodeći u pitanje Uredbe (EEZ-a) br. 1191/69 i br. 1192/69, članak 3. ne primjenjuje se na financijsku pomoć danu poduzetnicima u sektoru željeznice u okviru njihovih poslovnih planova u skladu s člankom 5. stavkom 1. te Odluke, niti na subvencije za manjkove u skladu s člankom 13. te Odluke.

2. U nedostatku Uredbi Zajednice o usklađivanju pravila koja uređuju financijske odnose između država i poduzetnika u sektoru željeznice, osim onih spomenutih u članku 1. Odluke br. 75/327/EEZ i ne dovodeći u pitanje Uredbe (EEZ-a) br. 1191/69 i br. 1192/69, članak 3. ne primjenjuje se na plaćanja koja države i javna tijela izvršavaju poduzetnicima u sektoru željeznice iz razloga bilo kakve nemogućnosti da se postigne usklađivanje.

(1) SL br. L 152, 12.6.1975., str.3.»

Ova Uredba u cijelosti obvezuje i neposredno se primjenjuje u svim državama članicama.»

«Uredba Vijeća (EEZ-a) br. 1658/82

od 10. lipnja 1982.

koja odredbama o kombiniranom prijevozu dopunjuje Uredbu (EEZ-a) br. 1107/70 o odobravanju potpora za željeznički i cestovni promet te promet unutarnjim plovnim putovima

(SL L 184, 29.6.1982.)

VIJEĆE EUROPSKIH ZAJEDNICA,

uzimajući u obzir Ugovor o osnivanju Europske ekonomske zajednice,

uzimajući u obzir Uredbu Vijeća (EEZ-a) br. 1107/70 od 4. lipnja 1970. o dodjeljivanju potpora željezničkom prometu, cestovnom prijevozu te unutarnjem prijevozu plovnim putovima (12), a posebno njezin članak 3.,

uzimajući u obzir prijedlog Komisije (13),

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga parlamenta (14),

uzimajući u obzir mišljenje Gospodarskoga i socijalnog odbora (15),

budući da različiti sustavi i tehnologije kombiniranoga prijevoza općenito donose koristi za Zajednicu, između ostaloga smanjenjem zastoja u prometu na pojedinim cestama, očuvanjem energije te boljim iskorištavanjem kapaciteta željeznice;

budući da, prema tomu, treba poticati investicije koje su potrebne za razvoj kombiniranog prijevoza; budući da je stoga nužno da se potpora koju dodjeljuju države članice ili koja se dodjeljuje putem državnih sredstava učini dostupnom predmetnim poduzetnicima;

budući da Uredba (EEZ-a) br. 1107/70 predviđa da države članice mogu dodijeliti potporu za razvoj prijevoznih sustava i tehnologija koje su za Zajednicu gospodarski povoljnije ali ograničava takvu potporu na eksperimentalnu fazu; budući da za razvoj kombiniranog prijevoza također treba dopustiti početnu, dovoljno dugu fazu djelovanja kako bi se takvom prijevozu omogućilo kvalificiranje za bolje uvjete na tržištu prijevoza tereta;

budući da je stoga neophodno prilagoditi odredbe Zajednice koje se odnose na potpore,

DONIJELO JE OVU UREDBU:

Članak 1.

Ovime se članku 3. stavku 1. Uredbe (EEZ-a) br. 1107/70 dodaje sljedeća točka koja glasi:

«e. kada se potpora dodjeljuje kao privremena mjera namijenjena olakšanju razvoja kombiniranog prijevoza, tada se takva potpora odnosi na investicije u sljedećim područjima:

- infrastrukturi,
- nepomičnim i pomičnim objektima koji su neophodni za pretovar.

Komisija podnosi Vijeću izvješće o napretku prije 31. prosinca 1986. o primjeni ove odredbe. U svjetlu ovog izvješća te u pogledu privremene prirode sustava predviđenog ovom Uredbom, Vijeće odlučuje, na temelju prijedloga Komisije, o sustavu koji se treba nadalje primijeniti te, ako je potrebno, o postupcima koji se trebaju usvojiti za okončanje tog sustava.»

Članak 2.

Ova Uredba stupa na snagu trećeg dana od objave u Službenom listu Europskih zajednica.

Primjenjuje se od 1. srpnja 1982.

Ova Uredba u cijelosti obvezuje i neposredno se primjenjuje u svim državama članicama.»

«Uredba Vijeća (EEZ-a) br. 1893/91

od 20. lipnja 1991.

kojom se izmjenjuje i dopunjuje Uredba (EEZ-a) br. 1191/69 o aktivnostima država članica u vezi s obvezama koje su svojstvene konceptu javne usluge u željezničkom, cestovnom i riječnom prijevozu

(SL L 169, 29.6.1991.)

VIJEĆE EUROPSKIH ZAJEDNICA,

uzimajući u obzir Ugovor o osnivanju Europske ekonomske zajednice, a posebno njegov članak 75.,

uzimajući u obzir prijedlog Komisije (16);

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga parlamenta (17);

uzimajući u obzir mišljenje Gospodarskoga i socijalnoga odbora (18);

budući da, sve dok se održava načelo ukidanja obveza javne usluge, određeni javni interes usluga prijevoza može jamčiti primjenu koncepta javne usluge u tom području;

budući da je u skladu s načelom poslovne nezavisnosti poduzetnika prijevoznika potrebno uspostaviti rješenja za pružanje usluga prijevoza u ugovoru sklopljenom između nadležnih tijela država članica i određenog poduzetnika;

budući da za potrebe pružanja određenih usluga ili u interesu određenih socijalnih kategorija putnika, države članice trebaju zadržati mogućnost održavanja ili propisivanja određenih obveza pružanja javne usluge;

budući da je, stoga, potrebno izmijeniti i dopuniti Uredbu (EEZ-a) br. 1191/69 (19), koja je posljednji put izmijenjena i dopunjena Uredbom (EEZ-a) br. 3572/90 (20) radi prilagodbe njezina područja primjene i utvrđivanja općih pravila koja se primjenjuju na ugovore o javnim uslugama,

DONIJELO JE OVU UREDBU:

Članak 1.

Ovime se Uredba (EEZ-a) br. 1191/69 izmjenjuje i dopunjuje kako slijedi:

1. Članak 1. mijenja se i glasi:

"Članak 1.

1. Ova se Uredba primjenjuje na poduzetnike prijevoznike koji pružaju usluge u željezničkom, cestovnom i riječnom prijevozu.

Države članice mogu isključiti iz područja primjene ove Uredbe sve poduzetnike čiji su poslovi ograničeni isključivo na pružanje gradskih, prigradskih ili regionalnih usluga.

2. Za potrebe ove Uredbe:

– "gradske i prigradske usluge" jesu usluge prijevoza koje zadovoljavaju potrebe određenog gradskog središta ili velike urbane cjeline nastale spajanjem više susjednih naselja i potrebe za prijevozom između toga središta i okolnih područja,

– "regionalne usluge" jesu usluge prijevoza koje se pružaju s ciljem zadovoljavanja potreba za prijevozom određene regije.

3. Nadležna tijela država članica ukidaju sve obveze koje su svojstvene konceptu javne usluge u smislu ove Uredbe, a koje su propisane za željeznički, cestovni i riječni prijevoz.

4. Kako bi se osigurale odgovarajuće usluge prijevoza kojima bi se uzeli u obzir socijalni i ekološki čimbenici te prostorno planiranje, ili s ciljem pružanja posebnih cijena određenim kategorijama putnika, nadležna tijela država članica mogu sklapati ugovore o javnim uslugama s poduzetnicima prijevoznicima. Uvjeti i pojedinosti o izvršavanju tih ugovora utvrđeni su u Odjeljku V.

5. Međutim, nadležna tijela država članica mogu održati ili propisati obveze pružanja javne usluge iz članka 2. za gradske, prigradske i regionalne usluge putničkog prijevoza. Uvjeti i pojedinosti rada, uključujući načine isplate naknade, utvrđeni su u Odjeljku II., III. i IV.

Ako poduzetnik prijevoznik, osim pružanja usluga koje podliježu obvezama javne usluge obavlja i druge poslove, javne se usluge moraju pružati u sklopu posebnih sektora koji moraju ispuniti najmanje sljedeće uvjete:

a) poslovni računi koji odgovaraju svakom pojedinom takvom poslu moraju biti odvojeni, a dio imovine koja se odnosi na svaki pojedini račun mora se koristiti u skladu s računovodstvenim pravilima koja su na snazi;

b) izdaci se izravnavaju s prihodom od poslovanja i plaćanjima od strane javnih vlasti bez ikakve mogućnosti prijenosa sa ili na drugi sektor poslovanja toga poduzetnika.

6. Nadalje, nadležna tijela države članice mogu odlučiti da neće primjenjivati stavak 3. i 4. u području putničkog prijevoza na cijene i uvjete prijevoza koji se propisuju u interesu jedne ili više određenih kategorija putnika."

2. Članak 10. stavak 2. briše se.

3. Članak 11. stavak 3. briše se.

4. Odjeljak V. mijenja se i glasi:

"ODJELJAK V.

Ugovori o javnim uslugama

Članak 14.

1. "Ugovor o javnim uslugama" jest ugovor sklopljen između nadležnih tijela države članice i poduzetnika prijevoznika s ciljem pružanja odgovarajućih prijevoznih usluga javnosti.

Ugovor o javnim uslugama može obuhvaćati naročito:

– usluge prijevoza koje zadovoljavaju utvrđene norme kontinuiteta, redovitosti, kapaciteta i kakvoće,

– dodatne usluge prijevoza,

– usluge prijevoza po posebnim cijenama i pod posebnim uvjetima, osobito za određene kategorije putnika ili na određenim pravcima,

– prilagodbu usluga konkretnim zahtjevima.

2. Ugovor o javnim uslugama mora obuhvaćati, među ostalim, sljedeće elemente:

a) prirodu usluge koja će se pružati, osobito norme kontinuiteta, redovitosti, kapaciteta i kakvoće;

b) cijenu usluga obuhvaćenih ugovorom, koje se ili dodaju na prihod od pristojbi ili uključuju prihod, te podatke o financijskim odnosima između dvije ugovorne strane;

c) pravila o izmjenama i dopunama ugovora, posebno o onima s ciljem uzimanja u obzir nepredvidivih promjena;

d) razdoblje valjanosti ugovora;

e) kazne u slučaju nepridržavanja ugovora.

3. Imovina koja je uključena u pružanje usluga prijevoza koje su predmet ugovora o javnim uslugama može pripadati poduzetniku ili mu biti stavljena na raspolaganje.

4. Svaki poduzetnik koji namjerava obustaviti određenu uslugu prijevoza ili izvršiti značajne izmjene te usluge koju redovno i kontinuirano pruža javnosti, a koja nije obuhvaćena ugovornim sustavom ili obvezom pružanja javnih usluga, mora o tome obavijestiti nadležna tijela država članica bar tri mjeseca unaprijed.

Nadležna tijela mogu odlučiti da se odriču te obavijesti.

Ova odredba ne utječe na ostale nacionalne postupke koji se primjenjuju u vezi s pravom na ukidanje ili izmjenu usluga prijevoza.

5. Nakon primitka obavijesti iz stavka 4., nadležna tijela mogu ustrajati na održavanju dotične usluge u razdoblju do jedne godine od dana obavještanja i moraju obavijestiti poduzetnike najmanje jedan mjesec prije isteka obavijesti.

Ona također mogu preuzeti inicijativu i pregovarati o uspostavljanju ili promjeni te usluge prijevoza.

6. Izdaci koji nastaju poduzetnicima prijevoznicima uslijed obveza iz stavka 5. nadoknađuju se u skladu sa zajedničkim postupcima koji su utvrđeni u Odjeljku II., III. i IV."

5. Članak 19. se briše.

Članak 2.

Ova Uredba stupa na snagu 1. srpnja 1992.

Ova Uredba u cijelosti obvezuje i neposredno se primjenjuje u svim državama članicama.»,

«Uredba Vijeća (EEZ) br. 2408/92

od 23. srpnja 1992.

o pristupu zračnih prijevoznika Zajednice zračnim linijama unutar Zajednice

(SL L 240, 24.8.1992.)

VIJEĆE EUROPSKIH ZAJEDNICA,

uzimajući u obzir Ugovor o osnivanju Europske ekonomske zajednice, a osobito članak 84. i njegov stavak 2.,

uzimajući u obzir prijedlog Komisije (21),

uzimajući u obzir mišljenje Europskog parlamenta (22),

uzimajući u obzir mišljenje Ekonomskog i socijalnog odbora (23),

budući da je važno uspostaviti politiku zračnog prijevoza za unutarnje tržište u razdoblju koje ističe 31. prosinca 1992., kako je navedeno u članku 8.a. Ugovora;

budući da će unutarnje tržište obuhvaćati područje bez unutarnjih granica u kojem je osigurano slobodno kretanje roba, osoba, usluga i kapitala;

budući da Odluka Vijeća 87/602/EEZ od 14. prosinca 1987. o podjeli putničkog kapaciteta između zračnih prijevoznika kod redovitih zračnih usluga između država članica i o pristupu za zračne prijevoznike redovitim linijama za usluge zračnog prijevoza između država članica (24) i Uredba Vijeća (EEZ) br. 2343/90 od 24. srpnja 1990. o pristupu za zračne prijevoznike redovitim linijama za usluge zračnog prijevoza unutar Zajednice i o podjeli putničkog kapaciteta između zračnih prijevoznika na redovitim uslugama zračnog prijevoza između država članica (25) čine prve korake prema ostvarivanju unutarnjeg tržišta u pogledu pristupa za zračne prijevoznike Zajednice redovitim zračnim linijama unutar Zajednice;

budući da Uredba (EEZ) br. 2343/90 predviđa da će Vijeće odlučiti o reviziji te Uredbe najkasnije do 30. lipnja 1992.;

budući da je u Uredbi (EEZ) br. 2343/90 Vijeće odlučilo usvojiti pravila koja rukovode davanjem licence za liniju s primjenom najkasnije 1. srpnja 1992.;

budući da je u Uredbi (EEZ) br. 2343/90 Vijeće odlučilo ukinuti ograničenja kapaciteta između država članica 1. siječnja 1993.;

budući da je u Uredbi (EEZ) br. 2343/90 Vijeće potvrdilo da su prava na zračnu kabotažu sastavni dio unutarnjeg tržišta;

budući da su u Londonu 2. prosinca 1987. Kraljevina Španjolska i Ujedinjeno Kraljevstvo dogovorile aranžmane za veću suradnju oko upotrebe zračne luke Gibraltar u zajedničkoj izvavi ministara vanjskih poslova tih dviju zemalja, te takvi aranžmani tek trebaju početi djelovati;

budući da je razvoj sustava zračnog prometa na grčkim otocima i na atlantskim otocima koji obuhvaća regiju Azora trenutno neodgovarajući i iz tog se razloga zračne luke koje se nalaze na tim otocima trebaju privremeno izuzeti iz primjene ove Uredbe;

budući da je potrebno ukinuti ograničenja o višestrukim oznakama i prometna prava Pete slobode i uskladiti prava na kabotažu kako bi se potaknuo razvoj sektora zračnog prijevoza Zajednice i poboljšale usluge za korisnike;

budući da je potrebno donijeti posebnu odredbu, u okviru ograničenih okolnosti, za obveze javne službe potrebne za održavanje odgovarajućih zračnih usluga nacionalnim regijama;

budući da je potrebno donijeti posebnu odredbu za nove zračne usluge između regionalnih zračnih luka;

budući da je u svrhe planiranja zračnog prijevoza potrebno dati državama članicama pravo utvrđivanja nediskriminirajućih pravila za distribuciju zračnog prometa između zračnih luka unutar sustava iste zračne luke;

budući da provođenje prometnih prava treba biti dosljedno s provedbenim pravilima koja se odnose na sigurnost, zaštitu okoliša i uvjete vezane uz pristup zračnoj luci i treba se tretirati bez diskriminacije;

budući da je, s obzirom na probleme zagađenja ili zaštite okoliša, potrebno uključiti mogućnost nametanja izvjesnih ograničenja na provođenje prometnih prava;

budući da se, s obzirom na situaciju konkurentskog tržišta, treba donijeti odredba kako bi se spriječili ekonomski utjecaji na zračne prijevoznike koji se ne mogu opravdati;

budući da je potrebno odrediti dužnosti država članica i zračnih prijevoznika u svrhu osiguravanja potrebnih informacija;

budući da je odgovarajuće osigurati identičnu procjenu i vrednovanje pristupa tržištu za neke tipove zračnih usluga;

budući da je odgovarajuće baviti se svim pitanjima pristupa tržištu u istoj Uredbi;

budući da ova Uredba djelomično zamjenjuje Uredbu (EEZ) br. 2343/90 i Uredbu Vijeća (EEZ) br. 294/91 od 4. Veljače 1991. o pružanju usluga zračnog prijevoza tereta između država članica (26),

USVOJILO JE OVU UREDBU:

Članak 1.

1. Ova Uredba odnosi se na pristup linijama unutar Zajednice za redovite i neredovite zračne usluge.

2. Za primjenu ove Uredbe na zračnu luku Gibraltar podrazumijeva se da je bez štete za odnosne pravne stavove Kraljevine Španjolske i Ujedinjenog Kraljevstva s obzirom na spor oko nadležnosti nad teritorijem na kojem se zračna luka nalazi.

3. Primjena odredbi ove Uredbe na zračnu luku Gibraltar bit će odgođena dok zajednička izjava koju su dali ministri vanjskih poslova Kraljevine Španjolske i Ujedinjenog Kraljevstva dana 2. prosinca 1987. ne stupi na snagu. Vlade Španjolske i Ujedinjenog Kraljevstva obavijestit će Vijeće o tom datumu.

4. Zračne luke na grčkim otocima i na atlantskim otocima koji obuhvaćaju autonomnu regiju Azora bit će izuzete iz primjene ove Uredbe do 30. lipnja 1993. Ukoliko Vijeće ne odluči drugačije, na prijedlog Komisije, to izuzeće vrijedit će za daljnji period od pet godina i može se nastaviti za daljnjih pet godina nakon toga.

Članak 2.

U smislu ove Uredbe:

(a) 'zračni prijevoznik' znači poduzetnik za zračni prijevoz s važećom operativnom licencom;

(b) 'zračni prijevoznik Zajednice' znači zračni prijevoznik s važećom operativnom licencom koju je odobrila država članica u skladu s Uredbom Vijeća (EEZ) br. 2407/92 od 23. srpnja 1992. za licenciranje zračnih prijevoznika (27);

(c) 'zračna usluga' znači let ili serija letova koji prevoze putnike, teret i/ili poštu za naknadu i/ili najamninu;

(d) 'redovita zračna usluga' znači niz letova koji imaju sve sljedeće karakteristike:

(i.) obavljaju je zrakoplovi za prijevoz putnika, tereta i/ili pošte za naknadu, na takav način da su mjesta na svakom letu dostupna za individualnu kupovinu od strane pripadnika javnosti (ili izravno od zračnog prijevoznika ili od njegovih ovlaštenih predstavnika);

(ii.) obavlja se tako da vrši uslugu prometa između dviju istih ili više zračnih luka, bilo:

1. prema objavljenom redu letenja; ili

2. s tako redovitim ili čestim letovima da čine prepoznatljivu sustavnu seriju;

(e) 'let' znači odlazak sa specificirane zračne luke prema specificiranoj odredišnoj zračnoj luci;

(f) 'prometno pravo' znači pravo zračnog prijevoznika da prevozi putnike, teret i/ili poštu u okviru zračne usluge između dvije zračne luke Zajednice;

(g) 'prodaja samo sjedala' znači prodaja sjedala, bez uključenih ikakvih drugih usluga, kao što je smještaj, izravno javnosti od zračnog prijevoznika ili od njegovog ovlaštenog predstavnika ili zakupnika;

(h) 'dotična država članica (države članice)' znači država članica (države članice) između kojih ili unutar kojih se zračna usluga obavlja;

(i) 'uključena država članica (države članice)' znači država članica (države članice) o kojima se radi i država članica (države članice) gdje zračni prijevoznik (prijevoznici) koji vrši (vrše) zračnu uslugu ima (imaju) licencu;

(j) 'država registracije' znači država članica u kojoj je dana licenca spomenuta pod (b);

(k) 'zračna luka' znači bilo koje područje u nekoj državi članici koje je otvoreno za poslove komercijalnog zračnog prijevoza;

(l) 'regionalna zračna luka' znači bilo koja zračna luka osim one navedene u Dodatku I. kao zračna luka kategorije 1;

(m) 'sustav zračnih luka' znači dvije ili više zračnih luka grupiranih zajedno kao one koje pružaju usluge istom gradu ili gradskoj aglomeraciji, kako je navedeno u Dodatku II.;

(n) 'kapacitet' znači broj sjedala koji se nudi širokoj javnosti u redovitoj zračnoj usluzi tijekom nekog određenog perioda;

(o) 'obveza javne usluge' znači bilo koja obveza nametnuta zračnom prijevozniku koju treba preuzeti u pogledu bilo koje linije za koju je dobio licencu da je vodi od strane države članice, sve potrebne mjere za pružanje utvrđenih standarda usluge u vidu kontinuiteta, redovitosti, kapaciteta i određivanja cijena, koje standarde zračni prijevoznik ne bi preuzeo da u obzir uzima isključivo svoj komercijalni interes.

Članak 3.

1. Ovisno o ovoj Uredbi, zračnim prijevoznicima Zajednice će dotična država članica (države članice) dopustiti provoditi prometna prava na linijama unutar Zajednice.

2. Bez obzira na stavak 1., prije 1. travnja 1997., zračni prijevoznici Zajednice kojima je licencu dala druga država članica neće tražiti od države članice da dá ovlaštenje za prometna prava za kabotažu na svom teritoriju, osim ako:

(i) se prometna prava ne provode za uslugu koja čini i jest redovita kao proširenje usluge od, ili kao preliminarna usluga za državu registracije prijevoznika;

(ii) zračni prijevoznik ne koristi, za uslugu kabotaže, preko 50 % sezonskog kapaciteta na istoj usluzi od koje usluga kabotaže čini proširenje usluge ili preliminarnu uslugu.

3. Zračni prijevoznik koji obavlja usluge kabotaže u skladu sa stavkom 2. treba državi članici (državama članicama) o kojoj (kojima) se radi dostaviti sve informacije potrebne za primjenu odredbi tog stavka.

4. Bez obzira na stavak 1., prije 1. travnja 1997. država članica smije, bez diskriminacije na osnovi nacionalnosti vlasništva i identiteta zračnog prijevoznika, bilo da je to obvezno ili se primjenjuje na dotične linije, regulirati pristup linijama unutar svog teritorija za zračne prijevoznike kojima je dala licencu u skladu s Uredbom (EEZ) br. 2407/92 a da to inače ne šteti pravu Zajednice te, osobito, pravilima tržišnog natjecanja.

Članak 4.

1. (a) Nakon konzultacija s drugim dotičnim državama članicama i nakon što je obavijestila Komisiju i zračne prijevoznike koji rade na određenoj liniji, država članica smije nametnuti obvezu javne usluge u pogledu redovitih zračnih usluga zračnoj luci koja pruža usluge perifernoj ili razvojnoj regiji na svom teritoriju ili na uskoj liniji do bilo koje regionalne zračne luke na njenom teritoriju, s time da se bilo koja takva linija smatra vitalnom za gospodarski razvoj regije u kojoj se zračna luka nalazi, u mjeri potrebnoj kako bi se osiguralo odgovarajuće pružanje redovitih zračnih usluga na toj liniji uz zadovoljavanje fiksnih standarda kontinuiteta, redovitosti, kapaciteta i određivanja cijena, koje standarde zračni prijevoznici ne bi preuzeli da u obzir uzimaju isključivo svoj komercijalni interes. Komisija će objaviti postojanje te obveze javne usluge u Službenom listu Europskih zajednica.

(b) Države članice procijenit će prikladnost redovite zračne usluge s obzirom na:

(i.) javni interes;

(ii.) mogućnost, osobito za otočne regije, da imaju pristup drugim oblicima transporta i mogućnost da ti oblici zadovolje dotične potrebe za prijevozom;

(iii.) cijene i uvjete zračnog prijevoza koji se mogu ponuditi korisnicima;

(iv.) kombinirani efekt svih zračnih prijevoznika koji djeluju ili namjeravaju djelovati na liniji.

(c) U slučajevima kada drugi oblici prijevoza ne mogu osigurati odgovarajuću i neprekinutu uslugu, dotične države članice mogu uključiti u obvezu javne usluge zahtjev da bilo koji zračni prijevoznik koji namjerava raditi na liniji dâ jamstvo da će liniju voditi kroz izvjestan period, koji se treba specificirati, u skladu s drugim uvjetima obveze javne usluge.

(d) Ako nijedan zračni prijevoznik nije započeo ili ne namjerava započeti redovite zračne usluge na nekoj liniji u skladu s obvezom javne usluge koja je nametnuta za tu liniju, tada država članica može ograničiti pristup toj liniji na samo jednog zračnog prijevoznika u razdoblju od tri godine, nakon čega se situacija treba preispitati. Pravo za vođenje takvih usluga treba se ponuditi bilo kojem zračnom prijevozniku Zajednice koji ima pravo voditi takve zračne usluge putem javnog natječaja ili pojedinačno ili za grupu takvih linija. Poziv za davanje ponuda treba se objaviti u Službenom listu Europskih zajednica i krajnji rok za predavanje ponuda ne smije biti ranije od mjesec dana nakon datuma objavljivanja. Ponude koje predaju zračni prijevoznici smjesta će se priopćiti drugim dotičnim državama članicama i Komisiji.

(e) Poziv za davanje ponuda i ugovor koji uslijedi trebaju pokrivati, između ostalog, sljedeće točke:

(i.) standarde koje traži obveza javne usluge;

(ii.) pravila koja se tiču izmjena i dopuna te okončanja ugovora, osobito za uzimanje u obzir nepredvidljivih promjena;

(iii.) razdoblje važenja ugovora;

(iv.) kazne u slučaju nepoštivanja ugovora.

(f) Odabir između predanih ponuda izvršit će se što je moguće prije uz uzimanje u obzir adekvatnosti usluge, uključujući cijene i uvjete koji se mogu ponuditi korisnicima, te koštanje nadoknade koju traži (traže) dotična (dotične) država članica (države članice), ako je ima.

(g) Bez obzira na podstavak (f), period od dva mjeseca isteći će nakon krajnjeg roka za podnošenje ponuda prije nego što se izvrši bilo kakav odabir, kako bi se dopustilo drugim državama članicama da predaju komentare.

(h) Država članica može zračnom prijevozniku, koji je odabran prema podstavku (f), dati nadoknadu za zadovoljavanje standarda koje traži obveza javne usluge nametnuta prema ovom stavku; takva nadoknada trebat će uzeti u obzir troškove i prihod ostvarene tom uslugom.

(i) Države članice poduzet će mjere potrebne da se bilo koja odluka donesena prema ovom članku može efikasno preispitati, te, osobito, čim je to moguće iz razloga što su takve odluke povrijedile pravo Zajednice ili nacionalna pravila za primjenu tog zakona.

(j) Kad se nametne obveza javne usluge u skladu s podstavcima (a) i (c), tada će zračni prijevoznici moći ponuditi da prodaju samo sjedala jedino ako dotična zračna usluga zadovoljava sve zahtjeve obveze javne usluge. Kao rezultat toga, ta će se zračna usluga smatrati redovitom zračnom uslugom.

(k) Podstavak (d) neće se primjenjivati u bilo kojem slučaju u kojem druga dotična država članica predloži zadovoljavajuće alternativno sredstvo za ispunjavanje iste obveze javne usluge.

2. Stavak 1. točka (d) neće se odnositi na linije gdje drugi oblici prijevoza mogu osigurati odgovarajuću i neprekinutu uslugu kad ponuđeni kapacitet prelazi 30.000 sjedala godišnje.

3. Na zahtjev države članice koja smatra da je razvoj neke linije neopravdano ograničen uvjetima stavka 1., ili na njenu vlastitu inicijativu, Komisija će provesti istraživanje te će u roku od dva mjeseca od primitka zahtjeva na osnovi svih relevantnih faktora donijeti odluku o tome da li će stavak 1. nastaviti vrijediti u pogledu dotične linije.

4. Komisija će svoju odluku priopćiti Vijeću i državama članicama. Bilo koja država članica može uputiti odluku Komisije Vijeću unutar vremenskog ograničenja od jednog mjeseca. Vijeće, koje odlučuje kvalificiranom većinom, može donijeti drugačiju odluku unutar perioda od jednog mjeseca.

Članak 5.

Na domaćoj liniji za koju je odobrena isključiva koncesija u vrijeme stupanja ove Uredbe na snagu, te gdje drugi oblici prijevoza ne mogu osigurati odgovarajuću i neprekinutu uslugu, takva koncesija može se nastaviti do datuma isticanja ili kroz tri godine, koji god krajnji rok dospije prvi.

Članak 6.

1. Bez obzira na članak 3., država članica smije, kada je jedan od zračnih prijevoznika koje je licencirala započeo voditi redovitu putničku zračnu uslugu zrakoplovima od najmanje 80 sjedala na novoj liniji između regionalnih zračnih luka gdje kapacitet ne prelazi 30.000 sjedala godišnje, odbiti redovitu zračnu uslugu od strane drugog zračnog prijevoznika za razdoblje od dvije godine, ukoliko se ista ne obavlja sa zrakoplovima ne više od 80 sjedala ili se vodi na takav način da za prodaju između te dotične dvije zračne luke nije dostupno više od 80 sjedala po svakom letu.

2. Članak 4. stavci 3. i 4. vrijedit će u odnosu na stavak 1. ovog članka.

Članak 7.

Pri obavljanju zračnih usluga, zračnom prijevozniku Zajednice bit će dopušteno od strane dotične (dotičnih) države članice (država članica) kombinirati zračne usluge i koristiti isti broj leta.

Članak 8.

1. Ova Uredba neće utjecati na pravo države članice da, bez diskriminacije na osnovi nacionalnosti ili identiteta zračnog prijevoznika, regulira distribuciju prometa između zračnih luka unutar sustava zračnih luka.

2. Provođenje prometnih prava treba podlijegati objavljenim operativnim pravilima Zajednice, te nacionalnim, regionalnim ili lokalnim operativnim pravilima vezanim uz sigurnost, zaštitu okoliša i dodjelu slobodnih mjesta (slotova).

3. Na zahtjev države članice ili na vlastitu inicijativu Komisija će preispitati primjenu stavaka 1. i 2. te će, u roku od jednog mjeseca od primitka zahtjeva i nakon konzultiranja Odbora spomenutog u članku 11., odlučiti da li država članica smije nastaviti primjenjivati tu mjeru. Komisija će priopćiti odluku Vijeću i državama članicama.

4. Bilo koja država članica može uputiti odluku Komisije Vijeću unutar vremenskog ograničenja od jednog mjeseca. Vijeće, koje odlučuje kvalificiranom većinom, može u izuzetnim okolnostima donijeti drugačiju odluku unutar razdoblja od mjesec dana.

5. Kad neka država članica odluči uspostaviti novi sustav zračnih luka ili modificirati postojeći, obavijestit će druge države članice i Komisiju. Nakon što provjeri da su zračne luke grupirane zajedno kao one koje pružaju usluge istom gradu ili aglomeraciji, Komisija će objaviti revidirani Dodatak II. u Službenom listu Europskih zajednica.

Članak 9.

1. Kad postoji jako zagušenje i/ili problemi vezani uz okoliš, odgovorna država članica smije, podložno ovom članku, nametnuti uvjete da ograniči ili odbije provođenje prometnih prava, osobito kad drugi oblici prijevoza zadovoljavaju razine usluge.

2. Radnja koju poduzme država članica u skladu sa stavkom 1.:

- treba biti nediskriminirajuća na temelju nacionalnosti ili identiteta zračnih prijevoznika
- treba imati ograničeno razdoblje važenja, koji ne prelazi tri godine, nakon čega će se preispitati
- ne smije nepropisno utjecati na ciljeve ove Uredbe
- ne smije nepropisno iskrivljavati konkurenciju između zračnih prijevoznika
- ne smije biti restriktivnija nego što je to potrebno kako bi se razriješili problemi.

3. Kad država članica smatra da je radnja prema stavku 1. potrebna, ona treba, najmanje tri mjeseca prije stupanja te radnje na snagu, obavijestiti druge države članice i Komisiju, uz davanje odgovarajućeg opravdanja za tu radnju. Radnja se može primijeniti ukoliko unutar jednog mjeseca od primitka informacije dotična država članica ne ospori radnju ili je Komisija, u skladu sa stavkom 4., ne preuzme na daljnje preispitivanje.

4. Na zahtjev države članice ili na vlastitu inicijativu, Komisija treba preispitati radnju navedenu u stavku 1. Kad Komisija, unutar jednog mjeseca otkako je obaviještena prema stavku 3., preuzme radnju radi preispitivanja, istovremeno treba naznačiti da li se radnja smije primjenjivati, u cijelosti ili djelomično za vrijeme preispitivanja uzimajući u obzir osobito mogućnost nepovratnih posljedica. Nakon konzultiranja Odbora spomenutog u članku 11., Komisija će, u roku od mjesec dana nakon primitka svih potrebnih informacija, odlučiti da li je radnja odgovarajuća i u skladu s ovom Uredbom i da nije ni na koji drugi način protivna pravu Zajednice. Komisija će svoju odluku priopćiti Vijeću i državama članicama. Do takve odluke Komisija može odlučiti o privremenim mjerama, uključujući privremeno ukidanje radnje, u cijelosti ili djelomično, uzimajući u obzir mogućnost nepovratnih posljedica.

5. Bez obzira na stavke 3. i 4., država članica smije poduzeti potrebnu radnju za rješavanje iznenadnih problema kratkog trajanja pod uvjetom da je takva radnja u skladu sa stavkom 2. Komisiju i državu članicu (države članice) treba bez odgode obavijestiti o takvoj radnji uz odgovarajuće opravdanje. Ako problemi koji su tražili takvu radnju nastave postojati dulje od 14 dana, država članica treba odgovarajuće obavijestiti Komisiju i druge države članice i smije, uz pristanak Komisije, produljiti radnju za takve daljnje periode do 14 dana. Na zahtjev uključene (uključenih) države članice (država članica) ili na vlastitu inicijativu, Komisija smije privremeno ukinuti takvu radnju ako ne zadovoljava zahtjeve stavka 1. i 2. ili je drugačije protivna pravu Zajednice.

6. Bilo koja država članica može uputiti odluku Komisije prema stavku 4. ili 5. Vijeću unutar vremenskog ograničenja od jednog mjeseca. Vijeće, koje odlučuje kvalificiranom većinom, može u izuzetnim okolnostima donijeti drugačiju odluku unutar perioda od mjesec dana.

7. Kad neka odluka koju je donijela država članica, u skladu s ovim člankom, ograničava djelatnost nekog zračnog prijevoznika Zajednice na liniji unutar Zajednice, isti uvjeti ili ograničenje vrijedit će za sve zračne prijevoznike Zajednice na istoj liniji. Kad ta odluka uključuje odbijanje novih ili dodatnih usluga, isti tretman dobit će svi zahtjevi zračnih prijevoznika Zajednice za nove ili dodatne usluge na toj liniji.

8. Ne dovodeći u pitanje članak 8. stavak 1. i osim uz sporazum uključene države članice (država članica), država članica ne smije (ne smiju) ovlastiti nekog zračnog prijevoznika:

(a) za uspostavljanje nove usluge, ili

(b) za povećanje učestalosti postojeće usluge,

između specifične zračne luke na njenom teritoriju, a drugoj državi članici kroz vrijeme kroz koje zračni prijevoznik ima licencu od strane te druge države članice nije dopušteno, na osnovi pravila o dodjeli slobodnih mjesta kako je navedeno u članku 8. stavku 2., uspostaviti novu uslugu ili povećati učestalost postojeće usluge dotičnoj zračnoj luci, što podliježe usvajanju od strane Vijeća i stupanju na snagu Uredbe o kodeksu ponašanja pri dodjeljivanju slotova zasnovane na općem principu nediskriminacije na osnovi nacionalnosti.

Članak 10.

1. Ograničenja kapaciteta neće vrijediti za zračne usluge pokrivena ovom Uredbom osim kako je navedeno u člancima 8. i 9. i u ovom članku.

2. Kad je primjena stavka 1. dovela do teške financijske štete za redovitog (redovite) zračnog (zračne) prijevoznika (prijevoznike) kojem (kojima) je licencu dala država članica, Komisija treba izvršiti preispitivanje na zahtjev te države članice i, na osnovi svih relevantnih faktora, uključujući situaciju na tržištu i osobito da li postoji situacija kojom se nepropisno utječe na prilike zračnih prijevoznika te države članice da se efikasno natječu na tržištu, financijski položaj dotičnog (dotičnih) zračnog (zračnih) prijevoznika i ostvarenu iskorištenost kapaciteta, donijeti odluku o tome da li se kapacitet za redovite zračne usluge u i iz te države treba stabilizirati kroz jedno ograničeno razdoblje.

3. Komisija će svoju odluku priopćiti Vijeću i državama članicama. Bilo koja država članica može odluku Komisije uputiti Vijeću unutar vremenskog razdoblja od jednog mjeseca. Vijeće, koje odlučuje kvalificiranom većinom, može donijeti drugačiju odluku unutar razdoblja od jednog mjeseca.

Članak 11.

1. Komisiji će pomagati Savjetodavni odbor koji je sastavljen od predstavnika država članica i predsjedat će mu predstavnik Komisije.

2. Odbor će Komisiju obavijestiti o primjeni članka 9. i 10.

3. Osim toga, Komisija može konzultirati Odbor po bilo kojem drugom pitanju vezanom uz primjenu ove Uredbe.

4. Odbor treba sastaviti svoja pravila postupanja.

Članak 12.

1. Kako bi izvršila svoje dužnosti prema ovoj Uredbi, Komisija može pribaviti sve potrebne informacije od dotičnih država članica, koje će također osigurati davanje informacija od strane zračnih prijevoznika kojima su dale licence.

2. Kad se tražena informacija ne dostavi unutar vremenskog ograničenja koje je utvrdila Komisija, ili se dostavi u nepotpunom obliku, Komisija će putem odluke upućene na dotičnu državu članicu tražiti da se informacija primijeni. Ta odluka treba specificirati koja se informacija traži i utvrditi odgovarajuće vremensko ograničenje unutar kojeg se treba dostaviti.

Članak 13.

Komisija će objaviti izvješće o primjeni ove Uredbe do 1. travnja 1994. i periodički nakon toga.

Članak 14.

1. Države članice i Komisija sudjelovat će u primjeni ove Uredbe.

2. Povjerljiva informacija dobivena primjenom ove Uredbe treba biti pokrivena profesionalnom tajnom.

Članak 15.

Ovime se zamjenjuju Uredbe (EEZ) br. 2343/90 i 294/91 s izuzetkom članka 2. točke (e) alineje ii) i Dodatka I. Uredbi (EEZ) br. 2343/90, kako je protumačeno Dodatkom II. ovoj Uredbi, i članka 2. točke (b) i Dodatka Uredbi (EEZ) br. 294/91.

Članak 16.

Ova Uredba stupa na snagu 1. siječnja 1993.

Ova Uredba u cijelosti obvezuje i neposredno se primjenjuje u svim državama članicama.

DODATAK I.

Popis zračnih luka kategorije 1.

BELGIJA:	Bruxelles-Zaventem
DANSKA:	Sustav zračnih luka Kopenhaga
NJEMAČKA:	Frankfurt-Rhein/Main Düsseldorf-Lohausen München Sustav zračnih luka Berlina
ŠPANJOLSKA:	Palma-Mallorca Madrid-Barajas Malaga Las Palmas

GRČKA:	Atena-Hellinikon Thessalonika-Makedonija
FRANCUSKA:	Sustav zračnih luka Pariza
IRSKA:	Dublin
ITALIJA:	Sustav zračnih luka Rima Sustav zračnih luka Milana
NIZOZEMSKA:	Amsterdam-Schiphol
PORTUGAL:	Lisabon Faro
UJEDINJENO KRALJEVSTVO:	Sustav zračnih luka Londona Luton

DODATAK II.

Popis sustava zračnih luka

DANSKA:	Kopenhagen-Kastrup / Roskilde
NJEMAČKA:	Berlin-Tegel/Schonefeld/Tempelhof
FRANCUSKA:	Pariz-Charles De Gaulle/Orly/Le Bourget Lyon-Bron-Satolas
ITALIJA:	Rome-Fiumicino/Ciampino Milan-Linate/Malpensa/Bergamo (Orio al Serio) Venecija-Tessera / Treviso
UJEDINJENA KRALJEVINA:	London-Heathrow/Gatwick/Stansted

DODATAK III.

Tumačenje spomenuto u članku 15.

Prema uvjetima Dodataka I. Uredbi (EEZ) br. 2343/90 zračni prijevoznik Scanair, koji je strukturiran i organiziran točno kao i Scandinavian Airlines System, treba se smatrati na isti način kao i zračni prijevoznik Scandinavian Airlines System.»

«Uredba Vijeća (EEZ-a) br. 3577/92

od 7. prosinca 1992.

o primjeni načela slobode pružanja usluga u pomorskom prijevozu unutar država članica
(pomorska kabotaža)

(SL L 364, 12.12.1992.)

VIJEĆE EUROPSKIH ZAJEDNICA,

uzimajući u obzir Ugovor o osnivanju Europske gospodarske zajednice, a posebno njegov članak 84. stavak 2.,

uzimajući u obzir izmijenjeni i dopunjeni prijedlog Komisije (28),

uzimajući u obzir mišljenja Europskoga parlamenta (29),

uzimajući u obzir mišljenje Gospodarskoga i socijalnoga odbora (30),

budući da je 12. lipnja 1992. Europski parlament usvojio Rezoluciju o liberalizaciji pomorske kabotaže i njezinih gospodarskih i socijalnih posljedica;

budući da, se u skladu s člankom 61. Ugovora sloboda pružanja usluga na području pomorskog prijevoza uređuje odredbama Poglavlja o prijevozu;

budući da je ukidanje ograničenja na odredbe o pomorskom prijevozu u državama članicama potrebno za uspostavu unutarnjeg tržišta; budući da je unutarnje tržište područje u kojem je osigurana sloboda kretanja roba, ljudi, usluga i kapitala;

budući da se sloboda pružanja usluga treba primijeniti na pomorski prijevoz unutar država članica;

budući da bi korisnici te slobode trebali biti brodari Zajednice koji upravljaju brodovima registriranim i pod zastavom države članice, bez obzira ima li ona ili nema obalu;

budući da će ta sloboda obuhvaćati i brodove registrirane u Eurosu kada taj registar bude odobren;

budući da, želeći izbjeći narušavanje tržišnog natjecanja, brodari Zajednice koji izvršavaju slobodu pružanja usluga kabotaže moraju zadovoljavati sve uvjete za pružanje kabotaže u državi članici u kojoj su registrirani njihovi brodovi; budući da brodari Zajednice, koji upravljaju brodovima registriranim u državi članici, a koji nemaju pravo pružanja kabotaže u toj državi, trebaju bez obzira biti korisnici ove Uredbe tijekom tranzicijskog razdoblja;

budući da primjena ove slobode mora biti postupna i ne bi se automatski smjela dopuštati na jednak način za sve obuhvaćene usluge, imajući u vidu prirodu nekih specifičnih usluga i opseg napora koji će neka gospodarstva unutar Zajednice s razlikama u razvoju morati podnijeti;

budući da se uvođenje javnih usluga, koje uključuju određena prava i obveze za brodare, može opravdati kako bi se osigurala adekvatnost redovnih usluga prijevoza prema, od i između otoka, u slučaju da ne postoji razlika na osnovi nacionalnosti ili prebivališta;

budući da se odredbe moraju usvajati tako da se mogu uvesti zaštitne mjere na tržištima pomorskog prijevoza koja su ozbiljno poremećena ili u slučajevima nužde; budući da se u tu svrhu trebaju uvesti odgovarajuće mjere odlučivanja;

budući da, s obzirom na potrebu osiguravanja pravilnog funkcioniranja unutarnjeg tržišta i mogućih prilagodbi uslijed stečenih iskustava, Komisija treba izvještavati o primijeni ove Uredbe i prema potrebi podnijeti dodatne prijedloge,

DONIJELO JE OVU UREDBU:

Članak 1.

1. Od 1. siječnja 1993. sloboda pružanja usluga pomorskog prijevoza unutar države članice (pomorska kabotaža) primjenjuje se na brodare Zajednice čiji su brodovi registrirani i plove pod zastavom države članice, pod uvjetom da ti brodovi udovoljavaju uvjetima za izvršavanje kabotaže u toj državi članici, uključujući i brodove registrirane u Eurosu kada taj registar bude odobrilo Vijeće.

2. Iznimno od odredbe stavka 1., koji zahtijeva da brodovi ispunjavaju sve uvjete za izvršavanje kabotaže u državi članici u kojoj su u to vrijeme registrirani, privremeno se obustavlja njegova primjena do 31. prosinca 1996.

Članak 2.

U smislu ove Uredbe:

1. 'Usluge pomorskog prijevoza unutar države članice (pomorska kabotaža)' su usluge koje se uobičajeno pružaju za naknadu, a posebno uključuju:

a) kopnenu kabotažu: prijevoz putnika ili robe morem između luka koje se nalaze na kopnu ili glavnom teritoriju jedne i iste države članice bez pristajanja na otocima;

b) opskrbu pučinskih instalacija: prijevoz putnika ili robe morem između bilo koje luke u državi članici i instalacija ili struktura koje se nalaze na kontinentalnom pragu te države članice;

c) otočnu kabotažu: prijevoz putnika i robe morem između:

- luka na kopnu i luka na jednom ili više otoka jedne te iste države članice

- luka na otocima jedne te iste države članice;

Ceuta i Melilla smatraju se otočnim lukama.

2. 'Brodar Zajednice' znači:

a) državljani države članice nastanjeni u državi članici u skladu sa zakonodavstvom te države članice i koji obavljaju brodarske aktivnosti;

b) brodarski poduzetnici osnovani sukladno zakonodavstvu države članice čije se glavno poslovno sjedište, i od kuda se izravno vrši nadzor, nalazi u državi članici;

ili

c) državljani države članice nastanjeni izvan Zajednice ili brodarski poduzetnici sa sjedištem izvan Zajednice, a koje nadzire državljanin države članice, ako su njihovi brodovi registrirani ili viju zastavu države članice u skladu s njenim zakonodavstvom.

3. 'Ugovor o javnoj službi' je ugovor sklopljen između nadležnih tijela države članice i brodarka Zajednice kako bi se javnosti pružila odgovarajuća usluga.

Ugovor o javnoj službi može posebice obuhvaćati:

- usluge prijevoza koje zadovoljavaju ustaljene norme trajnosti, redovnosti, kapaciteta i kvalitete

- dodatne usluge prijevoza

- usluge prijevoza po posebnim tarifama i koje su podložne posebnim uvjetima, prije svega za određene kategorije putnika ili na određenim pravcima

- prilagodbe usluge stvarnim potrebama.

4. 'Obveze javne službe' su obveze koje predmetni brodar Zajednice, gledajući vlastite komercijalne interese, ne bi preuzeo ili ne bi preuzeo u istom opsegu ili pod istim uvjetima.

5. 'Ozbiljan poremećaj unutarnjeg tržišta prijevoza' jest pojava na tržištu problema specifičnih za to tržište i koji:

- će najvjerojatnije dovesti do ozbiljnog i možebitno dugotrajnog viška ponude nad potražnjom

- su uzrokovani ili pogoršani operacijama pomorske kabotaže i

- su ozbiljna prijetnja financijskoj stabilnosti i opstanku velikog broja brodarka Zajednice

pod uvjetom da kratkoročna i srednjoročna predviđanja za predmetno tržište ne ukazuju na znatna i dugotrajna poboljšanja.

Članak 3.

1. Za brodove koji vrše kopnenu kabotažu i brodove za krstarenje, sva pitanja vezana uz posadu odgovornost su države članice u kojoj je brod registriran (država čiju zastavu brod vije) osim brodova manjih od 650 tona bruto na kojima se mogu primijeniti uvjeti države domaćina.

2. Za brodove koji vrše otočnu kabotažu, sva pitanja vezana uz posadu odgovornost su države u kojoj brod vrši uslugu pomorskog prijevoza (država domaćin).

3. Međutim, od 1. siječnja 1999. teretni brodovi iznad 650 tona bruto koji provode otočnu kabotažu, a kada predmetno putovanje slijedi ili prethodi putovanju u ili iz neke druge države, sva pitanja vezana uz posadu odgovornost su države u kojoj je brod registriran (država čiju zastavu brod vije).

4. Komisija provodi detaljno ispitivanje gospodarskog i socijalnog utjecaja liberalizacije otočne kabotaže i podnosi izvješće Vijeću prije 1. siječnja 1997.

Na temelju toga izvješća Komisija podnosi prijedlog Vijeću koje može sadržavati prilagodbe odredaba o državljanstvu posade iz stavaka 2. i 3. te konačni sustav pravodobno odobrava Vijeće prije 1. siječnja 1999.

Članak 4.

1. Država članica može sklopiti ugovore o javnoj službi s, ili nametnuti obvezu javne službe kao uvjeta za pružanje usluga kabotaže, brodarskim poduzetnicima koji sudjeluju u redovnoj usluzi za, od ili između otoka.

Uvijek kada država članica sklapa ugovor o javnoj službi ili nametne obvezu javne službe, čini to bez diskriminacije poštujući sve brodate Zajednice.

2. Pri nametanju obveze javne službe, države članice ograničavaju se na zahtjeve glede luka koje se moraju uslužiti, trajnosti, redovnosti, učestalosti i kapaciteta pružanja usluge, visine naknada koje se naplaćuju i posade brodova.

Prema potrebi, kompenzacije za obveze javne usluge moraju biti dostupne svim brodarima Zajednice.

3. Postojeći ugovori o javnoj službi ostaju na snazi do datuma isteka predmetnog ugovora.

Članak 5.

1. U slučaju ozbiljnog poremećaja unutarnjeg tržišta prijevoza uslijed liberalizacije kabotaže država članica može zahtijevati od Komisije usvajanje zaštitnih mjera.

Nakon konzultacije s ostalim državama članicama, Komisija odlučuje, kada je to primjereno, o potrebnim zaštitnim mjerama unutar 30 radnih dana od primitka zahtjeva od strane države članice. Mjere mogu uključivati privremeno isključivanje koje ne prelazi 12 mjeseci predmetnoga područja iz područja primjene ove Uredbe.

Komisija obavještava Vijeće i države članice o odlukama glede zaštitnih mjera.

Međutim, u slučaju nužde, države članice mogu jednostrano prihvatiti privremene mjere koje mogu ostati na snazi ne više od tri mjeseca. U tom slučaju države članice moraju odmah obavijestiti Komisiju o usvajanju takvih mjera. Komisija može ukinuti te mjere ili ih potvrditi s ili bez izmjena sve do usvajanja vlastite konačne odluke u skladu s drugim podstavkom.

2. Komisija može usvojiti zaštitne mjere i na vlastitu inicijativu, nakon konzultacije s državama članicama.

Članak 6.

1. Iznimno, sljedeće usluge pomorskog prijevoza koje se vrše u Sredozemlju i uzduž obala Španjolske, Portugala i Francuske privremeno su izuzete od primjene ove Uredbe:

- usluge krstarenja, do 1. siječnja 1995.
- prijevoz strateških roba (nafta, naftni proizvodi i pitka voda), do 1. siječnja 1997.
- usluge brodovima manjim od 650 tona bruto, do 1. siječnja 1998.

- redovni prijevoz putnika i trajektni prijevoz, do 1. siječnja 1999.

2. Iznimno, otočna kabotaža u Sredozemlju i kabotaža u arhipelazima Kanara, Azora i Madeire, Ceute i Melille, francuskih otoka uzduž atlantske obale i francuskih prekomorskih departmana, privremeno se izuzima od primjene ove Uredbe do 1. siječnja 1999.

3. Zbog društvenogospodarske kohezije, odstupanja iz stavka 2. proširuju se i na Grčku do 1. siječnja 2004. za redovni putnički i trajektni prijevoz koji pružaju brodovi manji od 650 tona bruto.

Članak 7.

Članak 62. Ugovora primjenjuje se na pitanja obuhvaćena ovom Uredbom.

Članak 8.

Ne dovodeći u pitanje odredbe Ugovora koje se odnose na pravo poslovnog nastana i na ovu Uredbu, osoba koja pruža uslugu pomorskog prijevoza, može u tu svrhu privremeno obavljati svoju aktivnost u državi članici u kojoj se pruža usluga pod istim uvjetima koje ta država nameće svojim državljanima.

Članak 9.

Prije usvajanja zakona i drugih propisa za primjenu ove Uredbe, države članice savjetuju se s Komisijom. One obavještavaju Komisiju o svim usvojenim mjerama.

Članak 10.

Komisija dostavlja Vijeću prije 1. siječnja 1995., a potom svake dvije godine, izvještaj o primjeni ove Uredbe te, ako je prikladno, i potrebne prijedloge.

Članak 11.

Ova Uredba stupa na snagu 1. siječnja 1993.

Ova Uredba u cijelosti obvezuje i neposredno se primjenjuje u svim državama članicama.»,

«Uredba Vijeća (EEZ-a) br. 3578/92

od 7. prosinca 1992.

kojom se izmjenjuje i dopunjuje Uredba (EEZ-a) br. 1107/70 o dodjeljivanju potpora za željeznički i cestovni promet, te promet unutarnjim plovnim putovima

(SL L 364, 12.12.1992.)

VIJEĆE EUROPSKIH ZAJEDNICA,

uzimajući u obzir Ugovor o osnivanju Europske ekonomske zajednice, a posebno njegov članak 75.,

uzimajući u obzir prijedlog Komisije (31),

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga parlamenta (32),

uzimajući u obzir mišljenje Gospodarskoga i socijalnoga odbora (33),

budući da se u Uredbi (EEZ) br. 1107/70 (34) navodi da države članice mogu promicati razvoj kombiniranog prometa dodjeljivanjem potpore za ulaganja u infrastrukturu i stacionarna i mobilna postrojenja nužna za prekrcaj, odnosno ulaganja u podmirivanje tekućih troškova usluge kombiniranog prijevoza prilikom provoza kroz područje država nečlanica;

budući da razvitak kombiniranog prijevoza pokazuje da na razini Zajednice u cjelini faza početnog uvođenja ove tehnologije još nije dovršena, te budući da programe potpora stoga treba provoditi i u predstojećem razdoblju;

budući da je mogućnost dodjeljivanja takve potpore za podmirivanje tekućih troškova usluga kombiniranog prijevoza preko područja države nečlanice opravdana samo u određenim slučajevima, i to Austrije, Švicarske i država bivše Jugoslavije;

budući da potreba brzog postizanja gospodarske i socijalne povezanosti u Zajednici nameće potrebu da se naglasak stavi na ulaganje u željeznička i cestovna prijevozna sredstva specifična za kombinirani prijevoz, posebno predstavljaju li ona alternativu radu na unapređenju infrastrukture, koji ne može biti dovršen u kratkom roku;

budući da bi, uz to, osiguravanje potpore za cestovna prijevozna sredstva specifična za kombinirani prijevoz predstavljalo učinkovit način poticanja malih i srednjih poduzetnika koji bi koristili usluge kombiniranog prijevoza;

budući da bi potpora dodijeljena za opremu specifičnu za kombinirani promet potakla razvoj nove dvonačinske i prekrcajne tehnologije;

budući da bi za trajanja vremenski ograničene početne faze, mogućnost dodjeljivanja potpore stoga trebalo proširiti na ulaganje u prijevozna sredstva posebice osmišljena za kombinirani prijevoz, uz uvjet da ih se koristi isključivo u tu svrhu;

budući da postojeće dogovore o dodjeljivanju potpore treba ostvariti do 31. prosinca 1995. te da Vijeće, pod uvjetima utvrđenim Ugovorom, mora odlučiti o rješenjima koja će se primjenjivati u narednom razdoblju, ili, ukoliko je to potrebno, o uvjetima ukidanja takve potpore;

budući da Uredbu (EEZ-a) br. 1107/70 stoga treba izmijeniti i nadopuniti,

DONIJELO JE OVU UREDBU

Članak 1.

Točka 1. (e) članka 3. Uredbe (EEZ-a) br. 1107/70 ovime se mijenja i glasi:

(e) do 31. prosinca 1995., u slučaju kada su potpore dodijeljene kao privremene mjere i osmišljene da olakšaju razvoj kombiniranog prometa, takve potpore moraju se odnositi na:

- ulaganje u infrastrukturu,
- ili
- ulaganje u stacionarna ili mobilna postrojenja nužna za prekrcaj,
- ili
- ulaganja u prometnu opremu, posebice osmišljenu za kombinirani promet, i korištenu isključivo u takvom prometu,
- ili
- troškove vezane uz pružanje usluga kombiniranog prijevoza, koje iziskuju provoz kroz Austriju, Švicarsku ili države bivše Jugoslavije.

Komisija će Vijeću svake dvije godine podnijeti izvješće o napretku provedbe gore navedenih mjera u kojem će, uz ostalo, potanko navesti kome su potpore dodijeljene, u kom iznosu, i kakav je njihov utjecaj na kombinirani prijevoz. Države članice će Komisiji dostaviti podatke potrebne da sastavi izvješće.

Do 31. prosinca 1995. Vijeće će, postupajući po prijedlogu Komisije, a pod uvjetima utvrđenim Ugovorom, odlučiti o rješenjima koja će se primjenjivati u narednom razdoblju, ili, ukoliko je to potrebno, o uvjetima njihova dokidanja.

Članak 2.

Ova Uredba stupa na snagu trećeg dana od dana njezine objave u Službenom listu Europskih zajednica.

Ona se primjenjuje od 1. siječnja 1993.

Ova Uredba u cijelosti obvezuje i neposredno se primjenjuje u svim državama članicama.»

«Uredba Vijeća (EZ-a) br. 2255/96
od 19. studenog 1996.

kojom se izmjenjuje i dopunjuje Uredba (EEZ-a) br. 1107/70 o odobravanju potpora za željeznički i cestovni promet te promet unutarnjim plovnim putovima

(SL L 304, 27.11.1996.)

VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o osnivanju Europske zajednice, a posebno njegov članak 75.,

uzimajući u obzir prijedlog Komisije (35),

uzimajući u obzir mišljenje Gospodarskog i socijalnog odbora (36),

djelujući sukladno postupku utvrđenom člankom 189c. Ugovora (37),

budući da je točkom 1. članka 3. Uredbe (EEZ-a) br. 1107/70 (38) uređeno da države članice mogu odobriti potporu koja će olakšati razvitak ekonomičnijih sustava prijevoza i tehnologija za Zajednicu općenito, te razvitak kombiniranog prijevoza;

budući da troškovi utovara i istovara čine značajan dio ukupnog troška prijevoza unutarnjim plovnim putovima; budući da su za razvoj unutarnjeg plovnog prometa od ključnog značaja ulaganja koja će postrojenja za utovar i istovar učiniti učinkovitijim i primjerenijim sadašnjim logističkim zahtjevima; budući da je za ostvarivanje tog cilja važno da se potporu dodijeljenju državama članicama ili potporu dodijeljenju iz državnih izvora učini raspoloživom poduzetnicima kojih se to tiče;

budući da za dodjelu ove potpore za razvitak unutarnjeg plovnog prometa treba utvrditi ujednačene uvjete kojima treba udovoljiti te budući da učinak ove potpore treba procijeniti u pravilnim vremenskim razmacima;

budući da ovu potporu treba odobriti na vremensko razdoblje dostatno da bi rečeno ulaganje imalo vremena polučiti uspjeh na tržištu i na unutarnje plovne putove dovesti nova plovila, te budući da Vijeće treba odlučiti o naknadnim postupcima,

DONIJELO JE OVU UREDBU:

Isključivi članak

Točki 1. članka 3. Uredbe (EEZ-a) br. 1107/70 dodaje se nova točka (f), koja glasi:

'(f) do 31. prosinca 1999., u slučajevima kada je potpora odobrena privremeno i osmišljena tako da olakšava razvitak unutarnjeg plovnog prometa, ova potpora mora predstavljati ili:

- ulaganja u infrastrukturu terminala unutarnjih plovnih putova; '
- ulaganja u stacionarnu i prenosivu opremu, potrebnu za utovar i istovar.

Odobrena potpora ne smije premašiti 50 % ukupno uložene svote.

Svrha ove potpore je razvoj novih ili dodatnih transportnih kapaciteta na unutarnjim plovnim putovima. Korisnici moraju udovoljiti detaljnim dogovorima utvrđenim od strane države članice na koju se ova potpora odnosi, te će biti odgovorni za stvarni plasman ulaganja.

Svake dvije godine, Komisija će Europskom parlamentu i Vijeću podnijeti izvješće o provedbi ovih mjera, navodeći posebno svrhu potpore, odobrenu svotu i učinak potpore na unutarnji plovni promet. Države članice Komisiji će podastrijeti informacije potrebne da sačini nacrt ovog izvješća.

Vijeće će najkasnije 31. srpnja 1999. odlučiti o prijedlogu Komisije i, pod uvjetima utvrđenim Ugovorom, o naknadnim postupcima, odnosno, po potrebi, o uvjetima obustavljanja tih postupaka.'

Ova Uredba u cijelosti obvezuje i neposredno se primjenjuje u svim državama članicama.»

«UREDBA VIJEĆA (EZ-a) br. 543/97
od 17. ožujka 1997.

koja izmjenjuje i dopunjuje Uredbe (EEZ-a) br. 1107/70 o odobravanju potpora za željeznički i cestovni promet te promet unutarnjim plovnim putovima

(SL L 84, 26.3.1997.)

VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o osnivanju Europske zajednice, a posebno njegove članke 75. i 94.,

uzimajući u obzir prijedlog Komisije (39),

uzimajući u obzir mišljenje Gospodarskoga i socijalnoga odbora (40),

djelujući u skladu s postupkom iz članka 189c. Ugovora (41),

(1) budući da se Uredbom Vijeća (EEZ-a) br. 1107/70 od 4. lipnja 1970. o dodjeli potpora za prijevoz željeznicom, cestom i unutarnjim plovnim putovima (42), državama članicama omogućuje razvoj kombiniranog prijevoza dodjelom potpore za ulaganja u infrastrukturu, fiksnu i mobilnu opremu potrebnu za pretovar i prijevoznu opremu koja je posebno prilagođena kombiniranom prijevozu i koja se koristi samo za kombinirani prijevoz ili potpore za tekuće troškove usluge kombiniranog prijevoza unutar Zajednice koji prelazi teritorijem trećih zemalja;

(2) budući da sve snažnija potreba za mobilnošću postavlja i sve veće zahtjeve i pritiske na ljude i okoliš; budući da, kako bi se uzela u obzir trenutno vrlo neravnomjerna raspoređenost troškova i pritisaka između različitih oblika prijevoza, mora se omogućiti podupiranje oblika prijevoza koji nisu štetni za okoliš;

(3) budući da sadašnja ukupna prometna politika nije uspjela stvoriti uvjete za zdravu konkurenciju između različitih načina prijevoza; budući da unutar željezničkih poduzetnika još nije postignuta financijska ravnoteža;

(4) budući da razvoj kombiniranog prijevoza pokazuje da u nekim regijama Zajednice još nije dovršena početna faza ove tehnologije; budući da se, stoga, dogovori o potpori moraju produžiti;

(5) budući da je, stoga, primjereno provoditi sadašnje dogovore o dodjeli potpore do 31. prosinca 1997.; budući da Vijeće treba donijeti odluku, u skladu s uvjetima određenima u Ugovoru, o dogovorima koji će se primjenjivati nakon toga ili, ako je potrebno, o uvjetima pod kojima će se te potpore obustaviti;

(6) budući da se mogućnost dodjele potpore za tekuće troškove usluga kombiniranog prijevoza koji prelazi preko teritorija trećih zemalja treba provoditi samo za Švicarsku i države bivše Jugoslavije;

(7) budući da je Odluka 75/327/EEZ (43), u kojoj se navodi članak 4. Uredbe (EEZ-a) br. 1107/70, ukinuta člankom 13. Direktive 91/440/EEZ od 29. srpnja 1991. o razvoju željeznica u Zajednici (44); budući da se stoga članak 4. briše;

(8) budući da se pokazalo da kategorije potpore koje su odobrene za kombinirani prijevoz funkcioniraju na zadovoljavajući način i da je, stoga, moguće pojednostaviti njihovu provjeru isključujući ih iz postupka navedenog u članku 93. stavku 3. Ugovora;

(9) budući da je utvrđivanje pravila o potporama koje dodjeljuju države članice za prijevoz u isključivoj nadležnosti Zajednice i mora biti u obliku uredbe;

(10) budući da je primjereno izmijeniti i dopuniti Uredbu (EEZ-a) br. 1107/70 u skladu s time,

DONIJELO JE OVU UREDBU:

Članak 1.

Uredba (EEZ-a) br. 1107/70 ovime je izmijenjena i dopunjena:

1. Članak 3., točka 1. (e), treba biti izmijenjena i dopunjena i glasiti:

- u prvom i trećem podstavku, umjesto 31. prosinca 1995. treba stajati 31. prosinca 1997.
- u četvrtoj alineji prvog podstavka, brišu se riječi 'preko Austrije'.

2. Članak 4. se briše.

3. Članak 5. stavak 2. zamjenjuje se i glasi:

'2. Potpora iz članka 3., točke 1. (e) izuzima se iz postupka koji je predviđen u članku 93. stavku 3. Ugovora; o potpori se početkom svake godine obavještava Komisija na osnovi procjene, i potom, u obliku izvješća, na kraju financijske godine.'

Članak 2.

Ova Uredba stupa na snagu na dan objave u *Službenom listu Europskih zajednica*.

Ova se Uredba primjenjuje od 1. siječnja 1996.

Ova Uredba u cijelosti obvezuje i neposredno se primjenjuje u svim državama članicama.»,

«Priopćenje Komisije C(2004) 43 – Smjernice Zajednice o državnim potporama u pomorskom prometu

(SL C 013, 17.1.2004.)

1. UVOD

Bijela knjiga "Europska prometna politika do 2010.: vrijeme odluke" naglašava ključnu važnost usluga pomorskog prometa za gospodarstvo Zajednice. U trgovini između Zajednice i

ostatka svijeta 90 % robe prevozi se morskim putem. Kratkopružni pomorski promet predstavlja 69 % prometa robom između država članica (ovaj postotak iznosi 41 % ako se uključi domaći promet). Pomorski promet u Zajednici i s njime povezane djelatnosti i dalje su među najvažnijima na svijetu.

Brodarski poduzetnici iz država članica još uvijek upravljaju s oko jednom trećinom svjetske flote. Pristupanje Cipra i Malte (45) 2004. vodit će daljnjem širenju pomorske dimenzije Unije budući da registri brodova ovih dviju država trenutno predstavljaju oko 10 % svjetske tonaže.

Od 1970-tih godina europska je flota suočena s konkurencijom plovila registriranih u trećim zemljama koje ne vode mnogo brige o socijalnim i sigurnosno-tehničkim normama koje vrijede na međunarodnoj razini.

Manjak konkurentnosti plovila sa zastavom iz Zajednice prepoznat je krajem 1980-tih godina, te je, u nedostatku harmoniziranih europskih mjera, nekoliko država članica uvelo različita pravila o državnim potporama u pomorskom prometu. Usvojene strategije i proračuni za podupiranje mjera razlikuju se od jedne do druge države, odražavajući odnos tih država prema državnim potporama ili važnost koju pridaju pomorskom sektoru.

Pored toga države članice olabavile su pravila u području sastava posade, posebice putem stvaranja sekundarnih registara kako bi potaknule povratak brodova pod njihove zastave.

Sekundarnim registrima pripadaju s jedne strane "offshore registri" područja koja imaju veću ili manju samostalnost u odnosu na državu članicu, te s druge strane „međunarodni registri“, koji su izravno povezani s državom koja ih je stvorila.

Usprkos učinjenim naporima velik dio flote Zajednice i dalje je registriran pod zastavama trećih zemalja. Registri trećih zemalja, koje primjenjuju politiku otvorene registracije - neke od tih zastava se nazivaju „zastave iz usluge“ – i dalje imaju značajnu konkurentsku prednost u odnosu na registre država članica.

Državne potpore sektoru pomorskog prometa od 1989.

Tako je Komisija, s obzirom na razlike u sustavima potpora koje su uvele države članice suočene s intenzivnijom konkurencijom plovila pod zastavom koja nije iz Zajednice, 1989. definirala svoje prve smjernice kako bi osigurala određenu konvergenciju između mjera država članica. Ova se metoda, međutim, pokazala neučinkovitom te je nastavljeno opadanje flote Zajednice. Smjernice su shodno tome prerađene, te je 1997. doneseno priopćenje kojim se definiraju nove Smjernice o državnim potporama u pomorskom prometu (46).

Najvažniji razvoj posljednjih godina u području mjera potpore država članica pomorskom prometu jest opće širenje sustava paušalnog oporezivanja tonaže ("porez na tonažu") u Europi. Porez na tonažu stupio je na snagu vrlo rano u Grčkoj, te je postupno uveden u Nizozemskoj (1996.), Norveškoj (1996.), Njemačkoj (1999.), Ujedinjenom Kraljevstvu (2000.), Danskoj, Španjolskoj i Finskoj (2002.), te Irskoj (2002.). Godine 2002. odlučile su ga uvesti i Belgija i Francuska, dok talijanska vlada razmatra tu mogućnost.

Rezultati mjera koje su predložile države članice i koje je potvrdila Komisija u usporedbi s općim ciljevima iz prerađenih Smjernica iz 1997.

(a) Razvoj flote pod zastavom Zajednice (konkurentnost flote)

Prema odgovorima koje su države članice dostavile sredinom 2002. na Komisijin upitnik i prema najnovijim statističkim podacima (47), države članice koje su uvele mjere potpore, osobito u obliku poreznih olakšica, postigle su povratak pod nacionalnu zastavu značajnog obujma tonaže (svi registri zajedno). U smislu postotka flota je prema registrima država članica povećana kako slijedi: broj plovila za prosječno 0,4% po godini, tonaža za 1,5% i brodovi za prijevoz kontejnera za 12,4%. Iako je, u odnosu na primarne registre, broj unesenih jedinica tijekom razdoblja 1989.-2001. praktički svagdje padao, ovi se podaci mogu promatrati kao preokretanje trenda napuštanja zastava iz Zajednice koji se očitovao do 1997.

Tijekom istog razdoblja, međutim, udio registara država članica u ukupnoj svjetskoj tonaži lagano je pao. Dok se svjetska flota povećavala, brzina rasta flote koja je bila pod kontrolom Zajednice, ali registrirana pod zastavom trećih zemalja bila je veća od brzine rasta flote registrirane pod zastavama država članica.

(b) Razvoj zapošljavanja

Prema najnovijim procjenama broj pomoraca na plovilima pod zastavom Zajednice pao je s 188 000 u 1996. na otprilike 180 000 u 2001.(48). Ukupan broj državljana država članica Zajednice zaposlenih na plovilima pod zastavom Zajednice trenutno iznosi oko 120 000, što je 40 % niže u usporedbi sa stanjem iz 1985., dok je broj državljana trećih zemalja zaposlenih na plovilima Zajednice porastao s 29 000 u 1993. na otprilike 60 000 danas. Kada se razmatra pad ukupnog broja pomoraca, treba u obzir uzeti sljedeće čimbenike:

- prvo, produktivnost po pojedinom plovilu nastavila je rasti. U skladu s time, manja posada može prevoziti isti, ako ne i veći teret nego što je to ranije bio slučaj,

- drugo, flota pod zastavom Zajednice obnovljena je u razdoblju od 1997. do 2001. Prosječna starost plovila pala je s 22,9 na 17,2 godina. 35 % flote u službi na dan 1. siječnja 2001. sagrađeno je u razdoblju od 1996. do 2000. Nova plovila s naprednijom tehnologijom zahtijevaju bolje obučene, ali manje posade.

Primjetne su usprkos tome značajne razlike između država članica u postotku zapošljavanja pomoraca Zajednice. Međutim, ti podaci ne upućuju na preokretanje trenda prema kojem flota pod zastavom Zajednice sve više i više ovisi o pomorcima iz trećih zemalja. Na ovaj je trend Komisija upozorila u 2001. u svojoj Komunikaciji o obučavanju i zapošljavanju pomoraca (49).

(c) Doprinos ukupnoj gospodarskoj aktivnosti

Pomorska je industrija neodvojivo povezana s pomorskim prometom. Ova veza je jak argument u prilog pozitivnih mjera koje su usmjerene na održavanje flote s europskom posadom. Budući da je pomorski promet jedna od karika u prometnom lancu općenito, te osobito u lancu pomorske industrije, mjere kojima se želi očuvati konkurentnost europske flote imaju posljedice i na investicije na kopnu u industrijama povezanim s pomorstvom (50), te na doprinos pomorskog prometa gospodarstvu Zajednice u cjelini te općenito zaposlenosti.

Značenje pomorstva i cijelog pomorskog sektora znatno varira ovisno o zemlji koju se promatra. Međutim, značaj europskog pomorskog sektora i njegov izravan gospodarski učinak može se jasno ilustrirati sljedećim podacima: 1,550 milijuna izravno zaposlenih, promet od 160 milijardi EUR u 1997. (oko 2 % BDP Zajednice) (51). Podaci iz Danske (3 % BDP iz pomorskog sektora), Grčke (2,3 %) i Nizozemske (2 %) mogu se uzeti kao jasni primjeri.

Stoga u tom kontekstu nije beznačajno primijetiti da flota kojom upravljaju europski brodarski poduzetnici sa sjedištem u Zajednici stoji na razini od oko 34 % svjetske tonaže, iako je ona povećana za 10 % tijekom razdoblja. Uzevši u obzir pokretnost pomorske industrije te pogodnosti koje nude treće zemlje, može se zaključiti da poticajne mjere za pomorski promet mogu doprinijeti sprečavanju općeg premještanja povezanih industrija.

Da zaključimo, može se potvrditi da bi, da su mjere u skladu sa Smjernicama iz 1997. bile usvojene, strukturalno opadanje registara Zajednice i flote Zajednice bio zaustavljen, a ciljevi koje je Komisija postavila bili bi barem djelomično postignuti.

Udio otvorenih registara u svjetskoj tonaži nastavio se, međutim, povećavati tijekom razdoblja, rastući od 43 % u 1996. do 54 % u 2001., a ništa ne upućuje na bilo kakav značajniji preokret ovog trenda uz sve veći udio pomoraca iz trećih zemalja u floti. Napori poduzeti proteklih godina moraju se nastaviti, ali moraju biti bolje usmjereni. Osobito se moraju aktivnije nadzirati mjere u korist pomoraca iz Zajednice.

Rezultati mjera koje su poduzele države članice i koje je Komisija odobrila moraju biti sustavno analizirani.

Shodno tome te iako se u načelu potpore za poslovanje mogu odobravati samo u iznimnim slučajevima, privremeno i u sve manjim iznosima, Komisija ocjenjuje da je državna potpora europskom sektoru pomorskog prometa i dalje opravdana, te da je pristup iz Smjernica iz 1997. bio ispravan. Ova se komunikacija stoga temelji na istom osnovnom pristupu.

2. OPSEG I OPĆI CILJEVI PRERAĐENIH SMJERNICA ZA DRŽAVNE POTPORE

Ova komunikacija, koja zamjenjuje Smjernice iz 1997., treba postaviti kriterije prema kojima Komisija odobrava državne potpore pomorskom prometu prema propisima i postupcima Zajednice i temeljem članka 87. stavka 3. točke (c) i/ili članka 86. stavka 2. Ugovora.

Programi potpora ne smiju se provoditi na štetu gospodarstva druge države članice i ne smiju ograničavati tržišno natjecanje između država članica u mjeri koja je protivna zajedničkim interesima. Državna potpora mora uvijek biti ograničena na ono što je potrebno za postizanje njezine svrhe, te se mora odobriti na transparentan način. Kumulativni učinak svih potpora koje daju državna tijela (uključujući središnju, regionalnu i lokalnu razinu) mora se uvijek uzeti u obzir.

Ove smjernice primjenjuju se na djelatnosti "pomorskog prometa" definirane u Uredbi (EEZ-a) br. 4055/86 (52) i Uredbi (EEZ-a) br. 3577/92 (53), tj. na "prijevoz robe i osoba morem". Određeni dijelovi se odnose i na tegljenje i jaružanje.

2.1. Opseg prerađenih smjernica za državne potpore

Ove smjernice obuhvaćaju sve potpore koje daju države članice ili iz državnih sredstava u korist pomorskog prometa. Ovo uključuje svaku financijsku prednost, danu u bilo kojem

obliku, koju financiraju javna tijela (bilo na središnjoj razini, razini regije, provincije ili departmana ili lokalnoj razini). U tom smislu, „javna tijela“ mogu biti i javni poduzetnici i banke pod kontrolom države. U definiciju potpore također mogu ući i aranžmani prema kojima država osigurava kredite ili druga sredstva putem komercijalnih banaka. Smjernice ne razlikuju vrste korisnika u smislu njihove pravne strukture (trgovačka društva, ortaštva ili pojedinci), niti razlikuje javno od privatnog vlasništva, a svako upućivanje na trgovačka društva smatrat će se da uključuje i druge vrste pravnih osoba.

Ove smjernice ne obuhvaćaju potpore brodogradnji (u smislu Uredbe Vijeća (EZ-a) br. 1540/98 (54) ili pravne akte koji su doneseni nakon toga). Ulaganje u infrastrukturu u pravilu se ne smatra državnim potporom u smislu članka 87. stavka 1. Ugovora ako država pruža slobodan i jednak pristup infrastrukturi u korist svih dotičnih poduzetnika. Međutim, Komisija može ocjenjivati takvo ulaganje ako ono izravno ili neizravno koristi određenim brodarima. Konačno, Komisija je ustanovila načelo da nije riječ o državnoj potpori ako javna tijela podupiru poduzetnika na način koji bi bio prihvatljiv privatnim investitorima koji posluju pod uobičajenim tržišnim uvjetima.

2.2. Opći ciljevi prerađenih smjernica za državne potpore

Komisija je naglasila da je potrebna povećana transparentnost državnih potpora kako ne bi samo nacionalna tijela u širem smislu, već i poduzetnici bili svjesni svojih prava i obveza. Ove smjernice žele tome doprinijeti, te razjasniti koji se programi državnih potpora mogu usvajati radi potpore pomorskog interesa Zajednice s ciljem:

- osiguravanja sigurnog, učinkovitog, pouzdanog i ekološki prihvatljivog prometa,
- poticanja upisivanja u registre država članica ili povratak pod njihovu zastavu,
- doprinosa konsolidaciji pomorskog sektora u državama članicama uz održavanje ukupno konkurentne flote na svjetskim tržištima,
- održavanja i poboljšavanja pomorskog *know-how*-a i zaštite i promicanja zaposlenosti europskih pomoraca, te
- doprinosa promicanju novih usluga u području kratkopružnog pomorskog prijevoza u skladu s Bijelom knjigom o prometnoj politici Zajednice.

Općenito, državne potpore se mogu davati samo onim brodovima koji su upisani u registre država članica. U određenim iznimnim slučajevima potpora se može dati brodovima upisanim u registre pod točkom (3) iz Dodatka, pod uvjetom da:

- zadovoljavaju međunarodne standarde i pravo Zajednice, uključujući one koji se odnose na sigurnost, pouzdanost, ekološke kriterije i uvjete rada na brodu,
- se njima upravlja iz Zajednice,
- brodar ima sjedište u Zajednici i da dotična država članica može dokazati da registar izravno doprinosi gore navedenim ciljevima.

Osim toga, u nekim iznimnim slučajevima mogu se odobriti mjere potpore koje su neutralne s obzirom na zastavu ako se jasno može dokazati korist za Zajednicu.

3. FISKALNE I SOCIJALNE MJERE ZA POBOLJŠANJE KONKURENTNOSTI

3.1. Fiskalni tretman brodarskih trgovačkih društava

Mnoge su treće zemlje razvile značajne registre brodova; tome doprinose učinkovita infrastruktura za međunarodne usluge i znatno povoljnija fiskalna klima za brodarske poduzetnike od one u državama članicama. Povoljniji porezni propisi bili su poticaj za poduzetnike ne samo da prenesu zastavu svojih plovila, već i da razmisle o premještanju mjesta poslovanja. Treba naglasiti da trenutno nema učinkovitih međunarodnih pravila za obuzdavanje te porezne konkurencije, a postoje samo male administrativne, pravne ili tehničke prepreke za premještanje broda iz registra države članice. U tom smislu čini se najboljim rješenjem stvaranje uvjeta za osiguravanje poštenijeg natjecanja sa zastavama iz usluge.

Treba razmotriti pitanje fiskalnog natjecanja između država članica. U ovom trenutku nema dokaza o postojanju programa kojima se ograničava tržišno natjecanje u trgovini između država članica u mjeri u kojoj bi to bilo suprotno zajedničkom interesu. Zapravo čini se da postoji sve veći stupanj usklađenosti pristupa u državama članicama u odnosu na potpore pomorskom prometu. Prebacivanje zastave između država članica rijetka je pojava. Uglavnom je problem fiskalno natjecanje između država članica, s jedne, i trećih država s druge strane budući da su uštede troškova za brodarske poduzetnike putem registara trećih zemalja znatna u usporedbi s mogućnostima koje postoje u okviru Zajednice.

Iz tog su razloga mnoge države članice poduzele posebne mjere za poboljšanje fiskalne klime za brodarske poduzetnike uključujući, primjerice, ubrzanu amortizaciju ulaganja u brodove ili pravo na zadržavanje dobiti iz prodaje brodova tijekom određenog vremena koje je oslobođeno plaćanja poreza, pod uvjetom da se ta dobit ponovno uloži u brodove.

Ove mjere poreznih olakšica koje se primjenjuju na poseban način u pomorskom prometu smatraju se državnim potporama. Isto je tako riječ o državnim potporama kod sustava kojim se porez na dobit poduzetnika zamjenjuje porezom po tonaži. "Porez po tonaži" znači da brodar plaća iznos poreza koji ovisi o visini tonaže. Porez po tonaži treba platiti bez obzira na stvarnu dobit ili gubitak poduzetnika.

Pokazalo se da takve mjere čuvaju visoku kvalitetu zaposlenosti u obalnom pomorskom sektoru, kao u području pomorskog menadžmenta i u djelatnostima povezanim s pomorskim prometom (osiguranje, posredovanje i financiranje). S obzirom na značenje takvih djelatnosti za gospodarstvo Zajednice, a i u korist ostvarenja gore navedenih ciljeva, takve vrste fiskalnih poticaja mogu se u pravilu podržati. Nadalje, održavanje kvalitetne zaposlenosti i stimuliranje konkurentnog sektora pomorskog prometa u državi članici putem fiskalnih poticaja, zajedno će s drugim inicijativama za obučavanje te poboljšavanje sigurnosti potaknuti razvoj pomorstva Zajednice na svjetskom tržištu.

Komisija je svjesna da brodarski poduzetnici danas ostvaruju svoje prihode iz upravljanja brodovima pod različitim zastavama, primjerice, kada koriste čarter plovila pod stranim zastavama ili korištenjem brodova društava partnera u konzorciju. Također je poznato da će poticaji za premještanje menadžmenta i popratnih djelatnosti i dalje postojati ako brodarski

poduzetnici dobivaju značajnu financijsku korist od održavanja različitih sjedišta i odvojenog računovodstva za prihode dobivene pod zastavom Zajednice i drugih prihoda. Ovo je, primjerice, slučaj ako prihodi od zastave koja nije iz Zajednice podliježu ili punoj stopi poreza na dobit poduzetnika u državi članici ili niskoj stopi inozemnog poreza ako se može dokazati inozemno mjesto upravljanja.

Cilj državnih potpora u okviru zajedničke politike u pomorskom prometu je promicati konkurentnost flote Zajednice na globalnom pomorskom tržištu. Shodno tome, program poreznih olakšica morao bi u pravilu biti povezan s isticanjem zastave Zajednice. Međutim, iznimno se može odobriti i ako se primjenjuje na cjelokupnu flotu kojom upravlja brodarski poduzetnik sa sjedištem na teritoriju države članice koja podliježe porezu na dobit poduzetnika pod uvjetom da se dokaže da se strateško i komercijalno upravljanje svim dotičnim brodovima stvarno obavlja u okviru teritorija, te da ta djelatnost doprinosi značajno gospodarskoj djelatnosti i zapošljavanju u Zajednici. Dokazi koje podnosi dotična država članica radi dokazivanja te gospodarske veze mora uključivati podatke o plovilima upisanima u registre u Zajednici, o državljanima Zajednice zaposlenima na brodovima te u kopnenim djelatnostima i o investicijama u nekretnine. Treba naglasiti da potpora mora biti potrebna za promicanje vraćanja strateškog i komercijalnog menadžmenta za sve dotične brodove u Zajednicu, te da korisnici programa moraju podlijeći porezu na dobit poduzetnika u Zajednici. Osim toga Komisija će zahtijevati sve raspoložive dokaze o tome da sva plovila kojima upravljaju poduzetnici koji koriste te mjere ispunjavaju odgovarajuće međunarodne sigurnosne standarde i sigurnosne standarde Zajednice, uključujući i one koje se odnose na uvjete rada na brodu.

Kao što je navedeno u gornjem odjeljku, ne smije se zaboraviti da je u načelu kod programa poreznih olakšica potrebna povezanost sa zastavom jedne od država članica. Prije nego što se potpora iznimno odobri (ili potvrdi) floti koja obuhvaća i plovila s drugim zastavama, država članica mora se uvjeriti da se poduzetnici korisnici obvezuju povećati ili barem održati pod zastavom jedne od država članica udio tonaže kojim će upravljati u trenutku kada ova komunikacija postane primjenjiva. Kada poduzetnik kontrolira brod kojim upravljaju poduzetnici u smislu Sedme direktive Vijeća 83/349/EEZ (55) (članak 1.), gore navedeni kriterij udjela tonaže morat će se primjenjivati na društvo majku i društva kćeri uzete zajedno na konsolidiranoj osnovi. Ako poduzetnik (ili grupa poduzetnika) ne poštuje taj kriterij, odgovarajuća država članica ne smije dalje davati poreznu olakšicu dodatnim plovilima pod zastavom koja nije zastava iz Zajednice kojima upravlja taj poduzetnik, osim ako udio ukupne tonaže pod zastavom Zajednice na koji se može primijeniti porezna olakšica u toj državi članici nije u prosjeku bio umanjen tijekom relevantnog razdoblja navedenog u sljedećem odjeljku. Država članica mora obavijestiti Komisiju o primjeni takvog izuzetka. Kriterij udjela tonaže iz Zajednice naveden u ovom odjeljku ne primjenjuje se na poduzetnike koji upravljaju s najmanje 60 % svoje tonaže pod zastavom iz Zajednice.

U svim slučajevima u kojima su fiskalni programi odobreni na gore navedenoj iznimnoj osnovi, te kako bi se omogućilo dotičnim državama članicama da svake tri godine pripreme izvješća potrebna prema poglavlju 12. ("Konačne napomene"), primatelji moraju dostaviti dotičnoj državi članici dokaz da su tijekom tog razdoblja ispunjeni svi uvjeti za izuzetak od povezanosti sa zastavom. Nadalje, mora se pružiti dokaz da je, u slučaju flote korisnika, zadovoljen kriterij udjela tonaže naveden u prethodnom odjeljku, te da svako plovilo u floti ispunjava odgovarajuće međunarodne sigurnosne standarde i sigurnosne standarde Zajednice, uključujući one koje se odnose na uvjete rada na brodu. Ako primatelj ne pruži takve dokaze, ne može nastaviti s korištenjem poreznog programa.

Također treba navesti da, kada su god brodarski poduzetnici sa sjedištem u Zajednici prirodni primatelji gore navedenih poreznih programa, određeni poduzetnici za brodski menadžment koja imaju sjedište u Zajednici također se mogu kvalificirati prema istim odredbama. Poduzetnici za brodski menadžment su subjekti koji pružaju različite usluge brodarskim poduzetnicima, kao što su tehnički pregled, odabir i obučavanje, menadžment posade, te upravljanje plovidom. U nekim slučajevima brodski menadžeri imaju zadatak i tehničkog menadžmenta i menadžmenta posade plovila. U tom slučaju oni postupaju kao klasični vlasnici brodova ukoliko je riječ o uslugama prijevoza. Štoviše, kao i kod sektora pomorskog prometa, i u ovom sektoru postoji jaka i sve veća konkurencija na međunarodnoj razini. Iz tih razloga čini se odgovarajućim proširiti mogućnost poreznih olakšica na te kategorije brodskih menadžera.

Poduzetnici za brodski menadžment mogu dobiti povlasticu samo glede plovila kod kojih su im povjereni cijela posada i tehnički menadžment. Osobito, kako bi mogli dobiti potporu, brodski menadžeri moraju preuzeti od vlasnika punu odgovornost za brod, te preuzeti od vlasnika sve obveze i odgovornosti određene ISM kodeksom (56). Ako brodski menadžeri pružaju druge specijalizirane usluge, čak i povezane s plovidom, mora biti osigurano odvojeno računovodstvo za one aktivnosti koje ne ispunjavaju uvjete za program poreznih olakšica. Kriterij glede udjela zastava država članica koji je gore opisan također se primjenjuje na poduzetnike za brodski menadžment (57).

Ove se smjernice primjenjuju samo na pomorski promet. Komisija može prihvatiti da tegljenje na moru drugih vozila, naftnih platformi itd. spada u tu definiciju.

Međutim, Komisiji je poznato da u određenim slučajevima države članice dozvoljavaju da brodovi tegljači koji su predviđeni za rad na moru koriste potpore iako se ne koriste na moru ili se rijetko koriste na moru. Stoga je korisno navesti u ovim smjernicama koji je i koji će biti stav Komisije glede tog pitanja.

Ove se smjernice primjenjuju na "tegljenje" ako se više od 50 % djelatnosti tegljenja koje tijekom dotične godine tegljač stvarno obavi predstavlja „pomorski promet“. Vrijeme čekanja može se razmjerno uključiti u taj dio ukupne djelatnosti koju stvarno obavlja tegljač koji predstavlja „pomorski promet“. Treba naglasiti da djelatnosti tegljenja koje se među ostalim obavljaju u lukama ili koje se sastoje u pomaganju plovilima na vlastiti pogon da dođu do luke ne predstavljaju "pomorski promet" u smislu ove komunikacije. Nije moguć izuzetak od povezanosti sa zastavom u slučaju tegljenja.

I u slučaju jaružanja iskustvo stečeno tijekom zadnjih godina zahtijeva nekoliko objašnjenja. U načelu se za djelatnost „jaružanja“ ne može dati potpora pomorskom prometu. Međutim, fiskalni aranžmani za poduzetnike (kao što je porez na tonažu) mogu se primijeniti na one brodove za jaružanje čije se djelovanje tijekom više od 50 % godišnjeg vremena rada sastoji od „pomorskog prometa“, tj. prijevoza na duboko more iskopanog materijala, i samo u odnosu na takve aktivnosti. Brodovi za jaružanje koji mogu dobiti potporu moraju biti registrirani u državi članici (nije moguć izuzetak od povezanosti sa zastavom). U takvim slučajevima potrebno je odvojeno računovodstvo za aktivnosti pomorskog prometa (58).

Metoda ocjenjivanja sustava poreza na tonažu koji su nam bili prijavljeni do sada sastoji se od sljedećih koraka: najprije se izračunava virtualna dobit brodarskog poduzetnika na način da se na njihovu tonažu primjenjuje fiktivna stopa dobiti; na tako izračunat iznos primjenjuje se nacionalni porez na dobit poduzetnika. Dobiveni iznos je „porez na tonažu“ koji treba platiti.

Nacionalne stope dobiti koje su dostavile države članice do sada su bile jedinstvene. Međutim, budući da porez na dobit poduzetnika može značajno varirati u Zajednici, porezi na tonažu koji se plaćaju za istu tonažu mogu biti vrlo raznoliki u različitim državama članicama. Kako bi se održala sadašnja ravnoteža natjecanja, Komisija će odobravati programe kojima se povećava porezno opterećenje za istu tonažu samo ako su u skladu sa programima koji su već odobreni.

U svakom slučaju koristi od programa moraju omogućavati razvoj pomorskog sektora i zapošljavanja u interesu Zajednice. Shodno tome, fiskalne pogodnosti koje su gore spomenute moraju biti ograničene samo na pomorski promet; dakle, ako se brodarski poduzetnik bavi i drugim komercijalnim aktivnostima, bit će potrebno transparentno računovodstvo radi sprečavanja „prelijevanja“ na ne-pomorske djelatnosti. Ovakvim pristupom ojačat će se konkurentna sposobnost pomorstva Zajednice budući da su porezne stope usporedive s onima na svjetskoj razini, te će se očuvati uobičajene razine poreza država članica za ostale aktivnosti i osobne prihode dioničara i direktora.

3.2. Troškovi povezani s radom

Kao što je ranije spomenuto, pomorski promet je sektor u kojem postoji snažna međunarodna konkurencija. Mjere potpore pomorskom sektoru moraju prvenstveno biti usmjerene na smanjivanje na razinu koja odgovara općem svjetskom standardu fiskalnih i drugih troškova i tereta koje snose brodarski poduzetnici iz Zajednice i pomorci iz Zajednice. One moraju izravno poticati razvoj sektora i zapošljavanje, prije nego pružati opću financijsku pomoć

U skladu s tim ciljevima treba dopustiti sljedeće mjere glede troškova zapošljavanja u pomorstvu Zajednice:

- smanjene stope doprinosa za socijalno osiguranje pomoraca iz Zajednice zaposlenima na brodovima koji su registrirani u državama članicama,
- smanjene stope poreza na prihod za pomorce iz Zajednice na brodovima koji su registrirani u državama članicama.

U smislu točke 3.2. “pomorci iz Zajednice“ su:

- državljani Zajednice/Europskog gospodarskog prostora, u slučaju pomoraca koji rade na plovilima (uključujući ro-ro trajekte (59)) koji obavljaju prijevoz putnika između luka u Zajednici,
- u svim ostalim slučajevima, svi pomorci koji podliježu oporezivanju i/ili doprinosima za socijalno osiguranje u državi članici.

Smjernice iz 1997. dozvoljavale su takve povlastice za sve pomorce koji rade na plovilima registriranim u državi članici i koji podliježu poreznim davanjima i/ili davanjima za socijalno osiguranje u državi članici. Međutim, otada je postalo jasno da je pritisak međunarodne konkurencije na europske brodarske poduzetnike vrlo jak u slučaju međunarodnog prijevoza tereta, dok je lakši u slučaju prijevoza putnika unutar Zajednice. Jačanje konkurentnosti europske industrije pomorskog prometa mora stoga u prvom slučaju biti prvenstven cilj. Sprečavanje država članica da daju oslobođenje od poreza svim pomorcima u ovom bi slučaju imalo vrlo negativan učinak na konkurentnost europskih

brodara koji bi bili potaknuti da promijene zastavu. Istovremeno primijećeno je da je zaposlenost europskih građana značajna, u postotku i u apsolutnim brojkama, u prijevozu putnika unutar Zajednice. Zaštita zapošljavanja u Zajednici je stoga prioritet za potporu u tom slučaju. Iz unutarnjih fiskalnih razloga neke države članice radije ne primjenjuju smanjene stope kao što je gore spomenuto, već nadoknađuju brodarskim poduzetnicima, djelomično ili u cijelosti, troškove koji proizlaze iz tih davanja. Takav pristup općenito se može smatrati istim kao i sustav smanjenih stopa koji je gore opisan, pod uvjetom da postoji jasna veza između tih davanja, da nema prekomjerne naknade i da je sustav transparentan i ne dopušta zlouporabe.

Za pomorski dio tegljenja i jaružanja (pomorski prijevoz materijala) može se dati potpora u korist zapošljavanja pomoraca iz Zajednice analogno pravilima iz ove točke, ali samo ako se potpora odnosi na pomorce iz Zajednice koji rade na tegljačima i jaružalima koji idu po moru i na vlastiti su pogon, a koji su registrirani u državi članici, a obavljaju pomorski promet na moru u udjelu od barem 50% njihovog vremena rada (60).

Konačno, treba podsjetiti da je potpora zapošljavanju obuhvaćena skupnim izuzećem iz Uredbe Komisije (EZ-a) br. 2204/2002 od 12. prosinca 2002. o primjeni članaka 87. i 88. Ugovora o EZ na državne potpore za zapošljavanje (61), koje se primjenjuju i na pomorski promet.

4. ZAMJENA POSADE

Potpore za zamjenu posade smanjuju troškove zapošljavanja pomoraca iz Zajednice, osobito onih na brodovima u dalekim morima. Potpore, koje podliježu ograničenjima (kao što je navedeno u poglavlju 11) mogu se dati u obliku plaćanja ili naknade troškova repatrijacije pomoraca iz Zajednice koji rade na brodovima registriranim u državama članicama.

5. POTPORE ZA ULAGANJE

Subvencije za obnovu flote nisu česte u drugim oblicima prometa kao što su promet teretnim motornim vozilima i zračni promet. Budući da one ograničavaju tržišno natjecanje, Komisija nerado odobrava takve programe, osim ako čine dio strukturalne reforme čiji je cilj smanjivanje kapaciteta flote.

Ulaganja moraju biti u skladu s Uredbom (EZ-a) br. 1540/98 ili nekim drugim propisom Zajednice koji ju može zamijeniti.

Prema ovim smjernicama mogu se, međutim, dozvoliti druge potpore za ulaganje koje su u skladu s politikom Zajednice za većom sigurnosti u pomorskom prometu, u određenim ograničenim okolnostima radi poboljšavanja opremljenosti plovila registriranih u državama članicama ili radi promicanja uporabe sigurnih i čistih brodova. Prema tome potpore se mogu dopustiti ako daju poticaj poboljšavanju brodova registriranih u Zajednici u skladu sa normama koje prelaze obvezne sigurnosne i ekološke norme određene međunarodnim konvencijama, te anticipiraju dogovor o višim standardima, te na taj način jačaju sigurnost i zaštitu okoliša. Takve potpore moraju biti u skladu s odgovarajućim propisima Zajednice o brodogradnji.

S obzirom da je pomorstvo vrlo pokretno, regionalne potpore pomorskim poduzetnicima u slabije razvijenim područjima, koji su često u obliku potpore za ulaganje za poduzetnike koji

ulažu u ta područja, mogu se odobriti samo ako je jasno da će tijekom razumnog vremenskog razdoblja koristiti regiji. Ovo je, primjerice, slučaj kod ulaganja koje se odnosi na izgradnju skladišta ili na kupnju fiksne opreme za prekrćavanje. Potpore za ulaganje u pomorske poduzetnike u slabije razvijenim područjima mogu se odobriti samo ako je u skladu s pravilima o regionalnim potporama (vidi poglavlje 6).

6. REGIONALNE POTPORE NA TEMELJU ČLANKA 87. STAVKA 3. TOČKA (A) I (C)

U vezi programa regionalnih potpora Komisija će primjenjivati opća pravila koja su utvrđena u ovoj komunikaciji ili drugim odredbama o državnim regionalnim potporama i njihovim budućim izmjenama.

7. OBUČAVANJE

Treba prvo podsjetiti da su potpore za obučavanje obuhvaćene skupnim izuzećima iz Uredbe Komisije (EZ-a) br. 68/2001 od 12. siječnja 2001. o primjeni članka 87. i 88. Ugovora o EZ na potpore za obučavanje (62), koja se primjenjuje i na pomorski promet.

Štoviše, mnogi programi za obučavanje pomoraca koje podupire država ne smatraju se državnim potporama zbog njihove općenite prirode (bilo stručne ili akademske). One se stoga ne moraju prijavljivati i ocjenjivati od strane Komisije.

Ako se smatra da program uključuje državnu potporu, prijava je potrebna. Ovo može, primjerice, biti slučaj ako se određeni program posebno odnosi na obučavanje na brodu, a korist od državne financijske potpore prima organizacija za obučavanje, kadet, pomorac ili brodovlasnik. Komisija ima pozitivan stav prema potpori koja se daje na nediskriminatornoj osnovi za obučavanje koje se obavlja na brodovima koji su registrirani u državi članici. Iznimno, obučavanje na drugim plovilima može se poduprijeti ako je opravdano objektivnim kriterijima, kao što su nedostatak slobodnih mjesta na plovilima upisanima u registre u državama članicama.

Ako se financijska pomoć plaća za obučavanje na brodu, osoba koja se obučava ne smije u načelu biti aktivan član posade već mora biti dodatni član posade. Ovom odredbom osigurava se da se neto subvencije na plaću ne mogu isplatiti pomorcima koji obavljaju svakodnevne poslove posade.

Slično tome, radi očuvanja i razvijanja pomorske struke u Zajednici i konkurentske sposobnosti pomorskih industrija u Zajednici potrebno je daljnje intenzivno istraživanje i razvojni naponi s naglaskom na kvaliteti, produktivnosti, sigurnosti i ekološkoj zaštiti. Za takve projekte državna potpora može se također odobriti u okvirima određenima Ugovorom.

Potpore za poboljšavanje i unapređivanje vještina časnika iz Zajednice može se odobriti tijekom njihove cijele karijere. Potpora se može sastojati od doprinosa za troškove obučavanja i/ili naknade za plaće isplaćene časniku tijekom razdoblja obučavanja. Programi međutim moraju biti tako sastavljeni da sprečavaju da se potpora za obučavanje izravno ili neizravno pretvori u subvenciju časničkih plaća.

Potpore za profesionalno obučavanje ribara na otvorenim morima koji žele raditi kao pomorci također se mogu odobriti.

8. POTPORE ZA RESTRUKTURIRANJE

Iako se Smjernice Zajednice za restrukturiranje i spašavanje poduzetnika u teškoćama (63) primjenjuju na promet samo ukoliko se uzme u obzir specifična priroda sektora, Komisija će primjenjivati te smjernice ili druga pravila koja će ih zamijeniti prilikom razmatranja potpora za restrukturiranje za pomorske poduzetnike.

9. OBVEZE ZA OPĆE DOBRO I JAVNI UGOVORI O USLUGAMA

U području pomorske kabotaže mogu biti nametnute obveze za opće dobro ili se mogu sklapati javni ugovori o uslugama za usluge iz članka 4. Uredbe (EEZ-a) br. 3577/92. Glede tih usluga, obveze za opće dobro i javni ugovori o uslugama kao i za njih dana naknada moraju zadovoljavati kriterije iz te odredbe, te pravila Ugovora i postupke koji vrijede za državne potpore, na način na koji ih tumači Sud.

Komisija prihvaća da, ako je potrebna neka međunarodna usluga prijevoza kako bi se zadovoljila hitna javna potreba prijevoza, može biti nametnuta obveza za opće dobro ili može biti sklopljen javni ugovor o uslugama pod uvjetom da je naknada u skladu s gore spomenutima pravilima Ugovora i postupcima.

Trajanje javnih ugovora o uslugama mora biti ograničeno na razumno i ne predugo razdoblje, obično oko šest godina, jer bi ugovori za znatno duža razdoblja mogli dovesti do opasnosti nastanka (privatnog) monopola.

10. POTPORE ZA KRATKOPRUŽNI POMORSKI PROMET

Ne postoji pravna definicija "kratkopružnog pomorskog prometa". Međutim, Priopćenje Komisije o razvoju kratkopružnog pomorskog prometa u Europi od 29. lipnja 1999. (64) dalo je radnu definiciju kratkopružnog pomorskog prometa koji treba razumjeti kao "prijevoz robe i putnika morem između luka smještenih u zemljopisnoj Europi ili između tih luka i luka smještenih u ne-europskim zemljama čija se obala prostire zatvorenim morima koja graniče s Europom" (65). U ovom Priopćenju Komisija je naglasila ulogu ove vrste prometa u promicanju održive i sigurne pokretljivosti, jačanja kohezije unutar Zajednice i poboljšavanja prometne učinkovitosti kao dijela intermodalnog pristupa. Komisija također prihvaća da se kratkopružni pomorski promet mora promicati na svim razinama, bilo na razini Zajednice ili na nacionalnoj ili regionalnoj razini.

Budući da potpore kratkopružnom prometu služe poboljšanju intermodalnog lanca i rasterećenju cesta u državama članicama, definicija kratkopružnog pomorskog prometa iz Priopćenja iz 1999. trebala bi, u smislu ovog Priopćenja, biti ograničena na promet između luka na teritoriju država članica.

Komisija priznaje da pokretanje usluga kratkopružnog prometa može biti praćeno znatnim financijskim teškoćama koje države članice žele ublažiti kako bi osigurale promicanje tih usluga.

U takvom slučaju Komisija će moći odobriti tu vrstu potpore pod uvjetom da je namijenjena brodarima u smislu članka 1. Uredbe (EEZ) br. 4055/86 u pogledu brodova koji nose zastavu jedne od država članica. Potpore ove vrste moraju se prijaviti i ispunjavati sljedeće uvjete:

- potpora ne smije trajati dulje od tri godine i njezina svrha mora biti financiranje usluge pomorskog prometa kojim se spajaju luke smještene na teritoriju država članica,
- usluga mora biti takvog karaktera da dozvoljava da se cestovni prijevoz (u bitnome robe) obavi u cjelosti ili djelomično po moru, bez zaokretanja pomorskog prometa na način koji je suprotan zajedničkom interesu,
- potpora mora biti usmjerena na provedbu detaljnog projekta s ranije ustanovljenim utjecajem na okoliš, kojom se uspostavlja novi pravac ili poboljšava usluga na postojećem pravcu, kojom se, ako je potrebno, udružuje nekoliko brodara, a da se ne financira više od jedan projekt po liniji i da nema obnove, produženja ili ponavljanja dotičnog projekta,
- svrha potpore mora biti pokrivanje bilo do 30 % operativnih troškova dotične usluge (66), bilo financiranje kupnje opreme za prekrcavanje u svrhu obavljanja planiranje usluge, do razine od 10 % u takvoj investiciji,
- potpora radi provedbe projekta mora se dati na temelju transparentnih kriterija koji se primjenjuju na nediskriminatoran način na brodare sa sjedištem u Zajednici. Potpora se obično daje za projekt koji odaberu tijela u državi članici putem natječajnog postupka u skladu s odgovarajućim pravilima Zajednice,
- usluga koja je predmet projekta mora biti takva da je komercijalno isplativa nakon razdoblja u kojem dobiva javna sredstva,
- takva potpora se ne smije kumulirati s naknadom za javnu uslugu (obveze ili ugovor).

11. GORNJA GRANICA

Kako je gore objašnjeno, određene države članice podupiru svoje pomorske sektore putem poreznih smanjenja dok druge države članice radije vrše izravna plaćanja, primjerice, osiguravanjem naknade poreza na prihod pomoraca. S obzirom na trenutno nepostojanje usklađenih fiskalnih sustava država članica, smatra se da trebaju ostati mogućima dvije alternative. Očito, ta dva pristupa mogu, u nekim slučajevima, biti kombinirana. Međutim, to dovodi do rizika da bi moglo doći do kumulacije potpora do razina koje su nerazmjerne ciljevima od zajedničkog interesa Zajednice, te koje mogu voditi do trke u subvencijama između država članica.

Smanjivanje poreza i socijalnih davanja za pomorce na nulu i smanjivanje oporezivanja poduzetnikovih pomorskih djelatnosti kako je opisano u točki 3.1. (predzadnji odjeljak) maksimalna je razina potpore koja može biti dopuštena. Kako bi se izbjeglo narušavanje tržišnog natjecanja, drugi sustavi potpora ne mogu pružiti veće koristi od ovoga. Štoviše, iako će se svaki program potpora koju država članica prijavi razmotriti sama za sebe, smatra se da ukupni iznos potpore odobren prema poglavljima 3 do 6 ne smije premašivati ukupni iznos poreza i socijalnih davanja dobivenih od pomorskih djelatnosti i pomoraca.

12. ZAVRŠNE NAPOMENE

Komisija će nastaviti redovito i pozorno nadzirati tržišne uvjete za pomorstvo. Ako se oni promijene, te ako zbog toga potreba za državnom potporom bude smanjena ili prevladana, Komisija će poduzeti potrebne mjere u pravo vrijeme.

Svi novi prijedlozi za mjere koji se prijave Komisiji moraju sadržavati vremenski plan kojim se naznačuju, za idućih šest godina, očekivani kvantificirani učinci za svaki cilj iz točke 2.2. Osobito se u tim prijedlozima treba izložiti očekivani makroekonomski povrat iz odgovarajućih pomorskih sektora, zajedno s procjenom broja sačuvanih ili stvorenih radnih mjesta.

Za sve programe potpora, bilo postojeće ili nove, koje spadaju u područje primjene ovog Priopćenja, države članice moraju priopćiti Komisiji procjenu njihovih učinaka tijekom šest godina njihove provedbe.

Kada je potpora odobrena i dana korisniku prema izuzetku od povezanosti sa zastavom iz točke 3.1., odgovarajuća država članica mora izvješćivati Komisiju svake tri godine od dana kada je dana potpora. U svom izvješću država članica mora kvantificirati učinke te usporediti rezultate s očekivanim učincima. Obveza izvješćivanja navedena u ovom Priopćenju stupa na snagu njezinim objavljivanjem.

Nadalje, ako se pokaže potrebnim, primjerice, nakon opravdane pritužbe, dotična država članica mora dostaviti Komisiji dokaze da je pomoć koja je dana određenom korisniku prema dogovorenom programu bila ograničena u skladu sa strogom definicijom sadržanoj u programu te da je dovela do očekivanih učinaka.

13. ODGOVARAJUĆE MJERE

Ove smjernice se primjenjuju od dana njihovog objavljivanja u Službenom listu Europske unije. U skladu sa člankom 88. stavkom 1. Ugovora Komisija predlaže da države članice izmijene svoje postojeće programe potpora koje se odnose na državne potpore obuhvaćene ovim smjernicama kako bi ih uskladile najkasnije do 30. lipnja 2005. Države članice se pozivaju potvrditi da prihvaćaju ove prijedloge za odgovarajućim mjerama pisanim putem najkasnije do 30. lipnja 2004.

Ako država članica ne potvrdi svoj pristanak pisanim putem do tog datuma, Komisija će primijeniti članak 19. stavak 2. Uredbe (EZ-a) br. 659/1999 te će, ako je potrebno, pokrenuti postupak iz te odredbe.

Ove smjernice će biti revidirane unutar razdoblja od sedam godina od dana primjene.

DODATAK

DEFINICIJA "REGISTAR DRŽAVA ČLANICA"

Pod "registri država članica" treba razumjeti registre koji podliježu pravu države članice koje vrijedi na njezinom teritoriju koji je dio Europske zajednice.

1. Svi primarni registri država članica su registri država članica.
2. Pored toga, sljedeći registri smješteni u državama članicama i podložni njihovim propisima su registri država članica:
 - danski međunarodni registar brodova (DIS),

- njemački međunarodni registar brodova (ISR),
- talijanski međunarodni registar brodova,
- međunarodni registar brodova u Madeiri (MAR),
- registar Kanarskih otoka.

3. Sekundarni registri se ne smatraju registrima država članica čak i ako u praksi služe kao prva alternativa brodarskim poduzetnicima sa sjedištem u toj državi članici. To je zbog toga što su smješteni i podložni propisima područja na koje se Ugovor ne primjenjuje bilo u cijelosti, bilo u svom značajnom dijelu. Prema tome, sljedeći registri nisu registri država članica:

- registar Kerguelen (Ugovor se ne primjenjuje na ovom području),
- registar Nizozemskih Antila (ovo područje je povezano sa Zajednicom; na njemu se primjenjuje samo Dio IV. Ugovora; ima vlastiti fiskalni režim),
- registri:
 - Otoka Man (samo određeni dijelovi Ugovora se primjenjuju na Otok Man – vidi članak 299. stavak 6. točku (c) Ugovora; parlament Otoka Man ima isključivo pravo donošenja propisa u vezi fiskalnih pitanja),
 - Bermudski i Kajmanski otoci (oni su dijelovi područja povezanih sa Zajednicom, a samo Dio IV. Ugovora se primjenjuje na njih; imaju fiskalnu samostalnost).

4. U slučaju Gibraltara Ugovor se primjenjuje u potpunosti te se registar Gibraltara u smislu ovih smjernica smatra registrom država članica.»

i

«Priopćenje Komisije – Smjernice Zajednice za financiranje zračnih luka i potpora za započinjanje poslovanja zračnih prijevoznika koji lete iz regionalnih zračnih luka

(SL C 312, 9.12.2005.)

(Tekst od važnosti za EEA)

1. UVOD

1.1. Općenito

(1) Ove smjernice čine dio općeg plana za stvaranje jedinstvenog europskog zračnog prostora, a to je područje na kojem Komisija radi preko 10 godina. Paket liberalnih mjera poznat kao 'treći zračni paket', na snazi od 1993., omogućio je svim zračnim prijevoznicima koji imaju licencu Zajednice neograničeni pristup tržištu unutar Zajednice, uz slobodnu

carinsku tarifu, od travnja 1997. (67) Kao posljedica toga, da bi se građanima jamčila kontinuirana kvalitetna usluga po prihvatljivim cijenama kroz cijeli njihov teritorij, one države članice koje to žele učiniti uvele su obveze javne usluge koje se odnose na učestalost, točnost usluge, raspoloživost sjedala ili preferencijalne cijene za izvjesne kategorije korisnika unutar jasne zakonske osnove. Te obveze javne usluge omogućile su zračnom prometu da da značajan doprinos ekonomskoj i socijalnoj koheziji i uravnoteženom razvoju u regijama.

(2) Osim toga, poduzeto je niz mjera u područjima kao što su dodjeljivanje slobodnih mjesta (slotova) (68), usluge opsluživanja zrakoplova na zemlji (69) i kompjutorizirani sustavi rezervacije (70), kako bi se poduprla ta liberalizacija tržišta i dopustilo poduzetnicima da se natječu na ravnopravnoj osnovi. Uskoro će se izraditi novi ciljani prijedlozi u odnosu na slotove (po prvi put, predložit će se tržišni mehanizam za dodjeljivanje slotova kako bi se povećala mobilnost u zasićenim zračnim lukama), jednak pristup kompjutoriziranim sustavima rezervacije i usluga opsluživanja zrakoplova na zemlji. Potonji prijedlog usmjeren je na jačanje konkurencije između davatelja usluga poboljšanjem pristupa tržištu.

(3) Istovremeno, otvaranje djelatnosti, što je očigledno imalo velik utjecaj na aktivnosti i ponašanje tradicionalnih zračnih prijevoznika ili nacionalnih prijevoznika, bilo je popraćeno strogom kontrolom državne potpore. Primjena načela jednokratne potpore za restrukturiranje (jedanput - zadnji put) stoga je omogućila zračnim prijevoznika koji se bolje prilagođavaju da prijeđu s relativno zaštićenog operativnog režima i da se natječu kao normalni sudionici na tržištu. To je dovelo do značajnog restrukturiranja cijele avio industrije, mjera koja je postala još potrebna nakon događaja od 11. rujna 2001., čije su posljedice na zračni prijevoz bile značajne. Primjeri konsolidacije u toj djelatnosti su nedavni savezi kao što su Air France/Alitalia, Lufthansa/Austrian Airlines i Iberia/British Airways, te nedavno spajanje Air France-a i KLM-a.

(4) Presude Suda pravde u okviru sporazuma Open Skies (71) također su dale novi poticaj avio industriji kroz potvrdu da Zajednica ima ovlasti za međunarodno pregovaranje na području civilnog zrakoplovstva. Važnost tih presuda je značajna budući će promicati konsolidaciju između europskih zračnih prijevoznika i njihove sposobnosti da se suoče s konkurencijom zračnih prijevoznika iz trećih zemalja na razini Zajednice.

(5) U posljednjim su se godinama na europskom tržištu zračnog prijevoza dogodila dva velika razvoja. Jedan od njih je pojavljivanje niza novih tvrtki unutar Zajednice koje nude promotivne cijene potpomognute jeftinom strukturom. Drugi razvoj je inicijativa zračnih luka da se u posljednjim godinama osiguraju nove zračne veze.

1.2. Razvoji u sektoru zračnih luka

(6) Početni razvoj zračnih luka često su određivala sasvim teritorijalna pitanja ili, u nekim slučajevima, vojni zahtjevi. Ta pitanja planiranja korištenja zemljišta možda još postoje u nekim slučajevima, ali su kod mnogih drugih zračnih luka prenesena s državne u regionalnu nadležnost, u nekim slučajevima na upravljanje trgovačkim društvima u javnom vlasništvu ili čak u privatni sektor. Proces transfera u privatni sektor normalno je poprimio oblik privatizacije ili progresivnog otvaranja kapitala.

(7) Djelatnost zračnih luka Zajednice stoga je prošla kroz osnovne organizacijske promjene koje odražavaju ne samo aktivni interes privatnih investitora u sektor zračnih luka, već i

promjenu stava javnih vlasti po pitanju doprinosa privatnih ulaganja u razvoj zračnih luka. Taj je razvoj doveo do veće diversifikacije i složenosti funkcija koje su preuzele zračne luke.

(8) Međutim, taj razvoj drugačije utječe na zračne luke Europske unije. Sedam najvećih zračnih luka Europske unije čine preko trećine ukupnog prometa Europske unije, a 23 najveće čine preko dvije trećine (72). Premda one prvenstveno osiguravaju infrastrukturu za djelatnost zračnog prijevoza, te zračne luke postaju sve efikasniji komercijalni operatori. S druge strane, većina je malih zračnih luka u Europskoj uniji od javnog interesa i dalje u vlasništvu javnih vlasti koje ih vode. Kao rezultat toga, utjecaj aktivnosti jedne zračne luke na aktivnost druge zračne luke i na trgovinu između država članica značajno varira prema kategoriji kojoj ona pripada (pogledati *Tipovi zračnih luka*, niže navedeni Odjeljak 1.2.1.).

(9) Nadalje, općenito je prihvaćeno da zračne luke mogu imati utjecaj na uspjeh lokalnih gospodarstava i na održavanje lokalnih usluga kao što su obrazovanje i zdravstvo. One također imaju veliku ulogu u integraciji najudaljenijih regija Europe. Usluge prijevoza putnika i tereta mogu biti ključne za konkurentnost i razvoj u nekim regijama. Zračne luke koje pružaju dobre usluge mogu djelovati kao magnet za zračne prijevoznike i tako promicati poslovnu aktivnost, kao i ekonomsku, socijalnu i regionalnu koheziju unutar Europske unije.

(10) Međutim, Komisija napominje da zračni prijevoz nije jedini pokretač razvoja u smislu regionalne dostupnosti. Vlakovi velikih brzina također daju značajan doprinos socijalnoj i ekonomskoj koheziji u Europskoj uniji, osobito između velikih regionalnih gradova. Kako je istaknuto u Bijeloj knjizi iz 2001. (73), intermodalnost željeznica/zrak, uz željeznički i zračni prijevoz koji se međusobno dopunjuju umjesto da se natječu i vlakovima velikih brzina koji spajaju gradove, vjerojatno će značajno pojačati kapacitet.

1.2.1. Tipovi zračnih luka

(11) U djelatnostima zračnih luka trenutno postoji nekoliko različitih razina konkurencije između različitih tipova zračnih luka. To je ključni faktor kod istraživanja državne potpore gdje je potrebno preispitati u kojoj bi se mjeri konkurencija iskrivila i utjecala na pojedinačno tržište. Scenariji konkurencije vrednuju se od slučaja do slučaja, na osnovi tržišta o kojima se radi. No, istraživanje (74) je pokazalo da se velika međunarodna tržišta natječu sa sličnim zračnim lukama na svim tržištima prijevoza o kojima se radi, uz razinu konkurencije koja ovisi o čimbenicima kao što su zagušenost i postojanje alternativnog prijevoza, ili, u nekim slučajevima (pogledati niže), s velikim regionalnim zračnim lukama. Velike regionalne zračne luke mogu se natjecati ne samo s drugim velikim regionalnim zračnim lukama, već i s glavnim čvorištima Zajednice i kopnenim prijevozom, posebno ako postoji visoka kvaliteta kopnenog pristupa do zračne luke. To istraživanje pokazalo je da se male zračne luke općenito ne natječu s drugim zračnim lukama osim, u nekim slučajevima, sa susjednim zračnim lukama slične veličine čija se tržišta preklapaju.

(12) U praktičnom smislu, odluka Vijeća i Europskog parlamenta o smjernicama Zajednice za razvoj trans-europske prometne mreže (75) definirala je tri kategorije zračnih luka:

- međunarodne povezne točke (općenito s godišnjom količinom putnika od najmanje 5.000.000)

- povezne točke Zajednice (općenito s godišnjom količinom putnika između 1.000.000 i 4.999.999), te

- regionalne povezne točke i pristupne točke (općenito s godišnjom količinom putnika između 250.000 i 999.999).

(13) Odbor regija je, sa svoje strane, predložio pet kategorija europskih zračnih luka u svom Mišljenju od 2. srpnja 2003. o kapacitetima regionalnih zračnih luka (76):

- glavne čvorišne zračne luke (preko 25 milijuna putnika, četiri zračne luke), koje čine otprilike 30 % europskog zračnog prometa

- nacionalne zračne luke (10 do 25 milijuna putnika, 16 zračnih luka), koje čine otprilike 35 % europskog zračnog prometa

- 15 zračnih luka s 5 do 10 milijuna putnika koje čine otprilike 14 % europskog zračnog prometa

- 57 zračnih luka s 1 do 5 milijuna putnika koje čine otprilike 17 % europskog zračnog prometa

- 67 zračnih luka s 200.000 do 1 milijuna putnika koje čine otprilike 4 % europskog zračnog prometa (77).

(14) U skladu s Odborom regija, regionalne zračne luke općenito spadaju u zadnje dvije kategorije, ali se neke zračne luke u srednjoj kategoriji također mogu smatrati regionalnim zračnim lukama.

(15) Komisija smatra da postoji veliko preklapanje između ta dva klasifikacijska prikaza, te je u smislu ovih smjernica, definirala sljedeće četiri kategorije:

- kategorija A, u daljnjem tekstu 'velike zračne luke Zajednice', s preko 10 milijuna putnika godišnje

- kategorija B obuhvaća 'nacionalne zračne luke', s godišnjom količinom putnika između 5 i 10 milijuna

- kategorija C obuhvaća 'velike regionalne zračne luke', s godišnjom količinom putnika između 1 i 5 milijuna

- kategorija D, u daljnjem tekstu 'male regionalne zračne luke', s godišnjom količinom putnika manjom od 1 milijuna.

1.3. Jeftini poduzetnici

(16) U usporedbi s tradicionalnim zračnim prijevoznicima, udio jeftinih zračnih prijevoznika na tržištu povećao se sa samo 4,0 % u 1998. na 20,8 % u 2004., premda taj udio značajno varira između država članica (78). U 2004., tri glavna jeftina zračna prijevoznika prevezli su preko 62 milijuna putnika u Europskoj uniji (79).

(17) Komisija pozdravlja takav razvoj i cijeni doprinos koji ti poduzetnici daju općenitom smanjenju cijena zračnog prijevoza u Europi, većoj paleti raspoloživih usluga i pristupačnosti zračnog prijevoza široj javnosti. Kao čuvar Ugovora, ona ipak mora osigurati da se poštuju pravila unutarnjeg tržišta, osobito pravila tržišnog natjecanja, naročito državne potpore.

Metode pregovaranja koje koriste jeftini zračni prijevoznici za dobivanje potpore od javnih vlasti, bilo izravno ili preko operatora zračne luke, potaknule su niz pitanja u vezi primjene pravila tržišnog natjecanja prema Ugovoru o EZ-u i bile su predmet nekoliko pritužbi Komisiji. To je Komisiju navelo na usvajanje nedavne odluke o osnivanju Ryanair-a u Charleroi-u (80). To je rezultiralo očekivanjima unutar tržišta o jasnoj pravnoj osnovi koja uređuje pravila primjenjiva na te nove pojave.

2. CILJEVI OVIH SMJERNICA I IZMJENE U USPOREDBI SA SMJERNICAMA IZ 1994.

(18) Smjernice Komisije iz 1994. o primjeni članaka 92. i 93. Ugovora o EZ-u i članka 61. Sporazuma o Europskom gospodarskom prostoru na državnu potporu za sektor zrakoplovstva (81) (u daljnjem tekstu: smjernice za sektor zrakoplovstva) ne pokrivaju sve nove aspekte vezane uz financiranje zračnih luka i potporu za započinjanje poslovanja novih linija.

(19) Odnose se gotovo isključivo na uvjete za odobravanje državne potpore zračnim prijevoznicima kroz ograničavanje izravne operativne potpore zračnim prijevoznicima isključivo na obvezu javne usluge i potpore socijalne prirode. Dio II.3. Smjernice odnosi se na javne investicije u infrastrukturi zračne luke. On navodi da 'projekti za gradnju infrastrukture (zračne luke)... predstavljaju općenitu mjeru gospodarske politike koju Komisija ne može kontrolirati prema pravilima Ugovora o državnoj potpori. To općenito načelo odnosi se samo na gradnju infrastruktura država članica, te se ne odnosi na potporu proizišlu iz povlaštenog tretmana određenih poduzetnika za korištenje infrastruktura.' Stoga ove smjernice prije proširuju nego zamjenjuju one iz 1994. određujući pravila tržišnog natjecanja koja se trebaju primjenjivati na različita sredstva financiranja zračnih luka (pogledati Odjeljak 4.), i potporu za započinjanje poslovanja zračnih prijevoznika koji polaze iz regionalnih zračnih luka (pogledati Odjeljak 5.).

(20) U tu svrhu, Komisija uzima u obzir doprinos koji regionalne zračne luke u razvoju daju brojnim politikama Unije. Dakle:

- povećano korištenje regionalnih zračnih luka je sredstvo za borbu protiv zagušenosti zračnog prometa na glavnim europskim čvorištima. U svojoj Bijeloj knjizi 'Europska prometna politika za 2010: vrijeme odluke' (82), Komisija objašnjava da 'već postoji poseban plan djelovanja glede zagušenosti neba, ali zagušenost na zemlji još uvijek ne dobiva potrebnu pozornost ili predanost. Međutim, gotovo pola od pedeset najvećih zračnih luka Europe već je dostiglo ili je blizu dostizanja točke zasićenja u smislu zemaljskog kapaciteta.'

- više pristupnih točaka za letove unutar Europe povećava mobilnost europskih građana

- razvijanje tih zračnih luka također pomaže razvoju dotičnih regionalnih gospodarstava.

Međutim, kad razvijaju svoje usluge, regionalne zračne luke često se suočavaju s manje povoljnom situacijom od velikih europskih čvorišta kao što su London, Pariz ili Frankfurt. One nemaju velikog prepoznatljivog zračnog prijevoznika koji svoje poslovanje usredotočuje na tu zračnu luku kako bi putnicima ponudila što je moguće više zračnih veza i iskoristila značajne ekonomske razmjere koje takva struktura omogućuje. Možda nisu dostigle kritičnu veličinu potrebnu da bi bile dovoljno atraktivne. Osim toga, regionalne zračne luke često moraju prevladati loš ugled i slab profil zbog svoje lokacije na najudaljenijim regijama Zajednice (npr. Azori) ili u područjima pogođenim gospodarskom krizom (npr. Charleroi, područje bivšeg ugljenokopa).

(21) To je razlog zašto je u ovim smjernicama Komisija zauzela pozitivan pristup razvijanju regionalnih zračnih luka, dok istovremeno osigurava strogo poštivanje načela transparentnosti, nediskriminacije i proporcionalnosti kako bi se spriječilo bilo kakvo narušavanje tržišnog natjecanja koje ne bi bilo u zajedničkom interesu u smislu javnog financiranja regionalnih zračnih luka i državne potpore zračnim prijevoznicima.

(22) Taj se pristup mora uklopiti i u opće ciljeve politike transparentnosti, osobito intermodalnosti sa željeznicom. U posljednjim godinama Zajednica je dala značajan doprinos, i u smislu politike i financiranja, ostvarivanju ambicioznih programa za razvijanje mreže brze željeznice. Brza željeznica nudi vrlo privlačnu alternativu zračnom prijevozu u smislu vremena, cijene, udobnosti i održivog razvoja. Bez obzira na rad koji se treba izvršiti kako bi se proširila mreža brze željeznice na cijeli teritorij Europske unije, iz tog bismo razloga trebali nastojati iskoristiti kapacitet putovanja brzom željeznicom kako bi se osigurale efikasne veze visoke kvalitete, te kako bi se potaknulo željezničke i zračne operatore na suradnju u skladu s člankom 81. Ugovora o EZ-u kako bi se razvila komplementarnost između ta dva vida prijevoza u interesu korisnika.

(23) U mjeri u kojoj ove smjernice zauzimaju stav o pitanjima kao što su odsutnost ili prisutnost potpore, one iznose, u informativne svrhe, općenito tumačenje tih pitanja od strane Komisije u vrijeme njihovog sastavljanja. To je sasvim indikativno i ne dovodi u pitanje tumačenje ovog pojma od strane Suda pravde i Prvostupanjskog suda.

3. PODRUČJE PRIMJENE I PRAVILA O OPĆOJ USKLAĐENOSTI

3.1. Područje primjene i pravna osnova

(24) Ovaj okvir određuje u kojoj će mjeri i kako javno financiranje zračnih luka i državnu potporu za pokretanje zračnih linija Komisija ocijeniti u svjetlu pravila i postupaka Zajednice za državnu potporu. Komisija će svoju ocjenu temeljiti na članku 86. stavku 2. ili članku 87. stavku 3. točkama (a), (b) ili (c) Ugovora.

(25) Članak 86. stavak 2. Ugovora dopušta državama članicama da odstupe od pravila Zajednice o državnoj potpori u pogledu poduzetnika kojima je povjereno vođenje usluga od općeg gospodarskog interesa ako primjena takvih pravila sprečava izvršenje, u zakonu ili činjenično, pojedinačnih zadataka koji su im dodijeljeni i pod uvjetom da nema utjecaja na razvoj trgovine u takvoj mjeri koja bi bila protivna interesima Zajednice.

(26) Članak 87. stavak 3. Ugovora navodi potporu koja se može proglasiti usklađenom sa zajedničkim tržištem. Članak 87. stavak 3. točke (a) i (c) utvrđuje odstupanja za potporu dodijeljenu za promicanje ili olakšavanje razvoja izvjesnih područja i/ili izvjesne gospodarske aktivnosti.

(27) U svojim priopćenjima i drugim mjerama o regionalnoj potpori, Komisija je navela uvjete pod kojima se regionalna potpora može smatrati usklađenom sa zajedničkim tržištem u skladu s člankom 87. stavkom 3. točkama (a) i (c). Operativna potpora (83) odobrena zračnim lukama ili zračnim prijevoznicima (poput potpore za započinjanje poslovanja) može se proglasiti usklađenom samo u izuzetnim okolnostima i pod strogim uvjetima u nepriviligiranim regijama, tj. u regijama pokrivenim odstupanjem navedenim u članku 87. stavku 3. točki (a) Ugovora o EZ-u, u najudaljenijim regijama i rijetko naseljenim područjima (84).

(28) U skladu s člankom 87. stavkom 3. točkom (b), potpora za promicanje izvršenja važnog projekta od zajedničkog europskog interesa može se smatrati usklađenom sa zajedničkim tržištem. Posebno se misli na projekte vezane uz transeuropske mreže, koji mogu uključivati projekte za zračne luke.

(29) Kad gornje odredbe nisu primjenjive, Komisija će procijeniti usklađenost potpore dane zračnim lukama i potpore za započinjanje poslovanja prema članku 87. stavku 3. točki (c). Sljedeće odredbe utvrđuju načela prema kojima će se Komisija ravnati pri provođenju svoje ocjene.

3.2. Postojanje državne potpore

3.2.1. Gospodarske aktivnosti zračnih luka

(30) Ugovor zauzima neutralan stav o tome da li će se neka država odlučiti za javno ili privatno vlasništvo nad zračnim lukama. Što se tiče postojanja državne potpore, osnovno je pitanje da li se korisnik bavi nekom gospodarskom aktivnošću (85). Nema sumnje da se zračni prijevoznici bave gospodarskom aktivnošću. Isto tako, kad se zračna luka jednom uključi u gospodarske aktivnosti, bez obzira na njen zakonski status ili način na koji se financira, ona predstavlja poduzetnika u okviru značenja iz članka 87. stavka 1. Ugovora o EZ-u, te se stoga primjenjuju pravila Ugovora o državnoj potpori (86).

(31) U slučaju 'Aéroports de Paris' (87), Sud pravde je odlučio da su aktivnosti upravljanja i korištenja zračne luke koje se sastoje od pružanja usluga zračne luke zračnim prijevoznicima i raznim davateljima usluga unutar zračne luke gospodarske aktivnosti jer se sastoje od pružanja kapaciteta zračne luke zračnim prijevoznicima i raznim davateljima usluga za naknadu po cijeni koju slobodno utvrđuje upravitelj, te ne spadaju unutar provođenja njenih službenih ovlasti kao javnog tijela i mogu se odvojiti od njenih aktivnosti u provođenju takvih ovlasti. Dakle, operator zračne luke se, u osnovi, bavi gospodarskom aktivnosti unutar značenja članka 87. stavka 1. Ugovora o EZ-u, na koju se primjenjuju pravila o državnoj potpori.

(32) Međutim, nisu sve aktivnosti operatora zračne luke nužno gospodarske prirode. Potrebno je razlikovati njegove aktivnosti i utvrditi u kojoj mjeri su njegove aktivnosti gospodarske prirode (88).

(33) Sud pravde je smatrao da aktivnosti koje normalno potpadaju pod državnu odgovornost pri provođenju njegovih službenih ovlasti kao javnog tijela nisu gospodarske prirode i ne spadaju u opseg pravila o državnoj potpori. Takve aktivnosti uključuju sigurnost, kontrolu zračnog prometa, policiju, carinu, itd. Općenito govoreći, financiranje tih aktivnosti mora biti strogo ograničeno na nadoknadu troškova do kojih one dovode i ne smije se umjesto toga koristiti za financiranje drugih gospodarskih aktivnosti (89). Kako je to Komisija objasnila u svom Priopćenju od 10. listopada 2001., nakon napada od 11. rujna 2001. 'podrazumijeva se da, ako se neke mjere nametnu izravno zračnim prijevoznicima i drugim operatorima u sektoru kao što su zračne luke, dobavljači usluga opsluživanja zrakoplova na zemlji i davatelji usluga zračne navigacije, financiranje takvih mjera od strane javnih vlasti ne smije dovesti do operativne potpore neusklađene s Ugovorom.'

3.2.2. Aktivnosti zračne luke koje čine usluge od općeg gospodarskog interesa

(34) Izvjesne gospodarske aktivnosti koje obavljaju zračne luke mogu razmotriti javne vlasti kao aktivnosti koje čine uslugu od općeg gospodarskog interesa. U tom slučaju vlasti nameću operatoru zračne luke izvjesne obveze javne usluge kako bi osigurale odgovarajuće zadovoljavanje općeg javnog interesa. U takvim okolnostima, operator zračne luke može dobiti nadoknadu od javnih vlasti za dodatne troškove proizišle iz obveze javne usluge. Nije nemoguće da se cjelokupno upravljanje zračne luke, u izuzetnim slučajevima, smatra uslugom od općeg gospodarskog interesa. U tom slučaju, javne vlasti mogu nametnuti obveze javne usluge nekoj zračnoj luci, na primjer, zračnoj luci koja se nalazi u izoliranoj regiji, te mogu odlučiti platiti nadoknadu za te obveze. Međutim, treba napomenuti da sveukupno upravljanje zračnom lukom kao usluga od općeg gospodarskog interesa ne smije pokrivati djelatnosti koje nisu izravno povezane s osnovnim aktivnostima i navedene u stavku 53. točki(iv).

(35) Vezano uz to, Komisija privlači pozornost na presudu Suda u slučaju Altmark (90), koji je postavio presedan u tom pogledu. Sud je odlučio da nadoknada za javnu uslugu ne čini državnu potporu unutar značenja članka 87. Ugovora o EZ-u pod uvjetom da se zadovolje sljedeća četiri kriterija:

1. poduzetnik primatelj mora konkretno imati obveze javne usluge koje treba izvršavati i te obveze moraju biti jasno definirane;
2. parametri na osnovi kojih se naknada obračunava moraju se unaprijed utvrditi na objektivan i transparentan način;
3. naknada ne smije prelaziti ono što je potrebno za pokrivanje svih ili dijela troškova nastalih pri izvršavanju obveza javne usluge, uzimajući u obzir relevantne primitke i razumne dobiti za izvršavanje tih obveza; te
4. kada poduzetnik koji treba izvršavati obveze javne usluge, u određenom slučaju, ne bude odabran prema postupku javne nabave koji bi omogućio odabir ponuđača sposobnog pružati Zajednici te usluge uz najmanji trošak, razina potrebne nadoknade mora se odrediti na osnovi analize troškova koje bi tipični poduzetnik, koji je dobro vođen i adekvatno je opskrbljen prijevoznim sredstvima kako bi mogao zadovoljiti zahtjeve za potrebne javne usluge, imao pri izvršavanju tih obveza, uzimajući u obzir relevantne prihode i razumne dobiti za izvršavanje obveza.

(36) Kada su zadovoljeni uvjeti utvrđeni Altmark-ovom presudom, naknada za obveze javne usluge nametnute operatoru zračne luke ne predstavlja državnu potporu.

(37) Javno financiranje zračnih luka osim gore navedenog može činiti državnu potporu unutar značenja članka 87. stavka 1. ako ima utjecaja na konkurenciju i trgovinu unutar Zajednice.

3.2.3. Učinci financiranja danog zračnim lukama na konkurenciju i trgovinu između država članica

(38) Konkurencija između zračnih luka može se ocijeniti u svjetlu kriterija zračnih prijevoznika za odabir, a osobito uspoređivanjem faktora kao što su tip usluga zračne luke koje se pružaju i klijenti o kojima se radi, stanovništvo ili gospodarska aktivnost, zagušenost, da li postoji kopneni pristup, te također razine naplata za korištenje infrastrukture i usluga zračne luke. Visina naplate je ključni faktor budući da bi se javno financiranje odobreno

zračnoj luci moglo koristiti za održavanje troškova zračne luke na umjetno niskoj razini kako bi se privukao promet i moglo bi značajno narušiti konkurenciju.

(39) Međutim, na osnovi ovih smjernica, Komisija smatra da kategorije identificirane u Odjeljku 1.2.1. mogu dati naznaku mjere u kojoj se zračne luke međusobno natječu, te stoga i mjere u kojoj javno financiranje odobreno nekoj zračnoj luci može narušiti konkurenciju.

Prema tome, normalno će se smatrati da javno financiranje odobreno nacionalnim zračnim lukama i zračnim lukama Zajednice (kategorije A i B) iskrivljava ili prijeti iskrivljavanjem konkurencije, te utjecanjem na trgovinu između država članica. Obrnuto, za financiranje odobreno malim regionalnim zračnim lukama (kategorija D) malo je vjerojatno da će iskriviti konkurenciju ili utjecati na trgovinu u mjeri protivnoj zajedničkom interesu.

(40) Međutim, izvan tih općenitih naznaka, nije moguće utvrditi pravila koja pokrivaju svaki mogući slučaj, osobito za zračne luke kategorije C i D.

Iz tog razloga se bilo koja mjera koja bi mogla činiti državnu potporu zračnoj luci mora javiti tako da se može ispitati njen utjecaj na konkurenciju i trgovinu između država članica, te, gdje je to odgovarajuće, njena usklađenost.

(41) Putem izuzeća, kad se zračnim lukama u kategoriji D povjeri zadatak od općeg gospodarskog interesa, Komisija je odlučila izuzeti naknadu za javne usluge koja čini državnu potporu koja im je odobrena iz prethodne obveze obavljanja i proglasiti ih usklađenima, ukoliko zadovoljavaju određene uvjete (91).

3.2.4. Načelo privatnog investitora u tržišnom gospodarstvu

(42) Članak 295. Ugovora iz Rima navodi da taj Ugovor ni na koji način ne šteti pravilima država članica koje upravljaju sustavom vlasništva nad imovinom. U skladu s time, države članice mogu odgovarajuće posjedovati i upravljati poduzetnicima, te mogu kupovati dionice ili druge udjele u javnim ili privatnim poduzetnicima.

(43) To načelo znači da Komisija ne može kazniti ili dati povoljniji tretman javnim vlastima koje upišu kapital pojedinih poduzetnika. Slično, Komisija ne donosi nikakvu ocjenu o izboru koji su poduzetnici odabrali između različitih vrsta financiranja.

(44) Kao rezultat, ove smjernice ne rade nikakvu razliku između različitih vrsta korisnika u smislu njihove zakonske strukture ili pripadaju li javnom ili privatnom sektoru, te sve reference zračnim lukama ili poduzetnicima koji ih vode uključuju sve tipove pravnih osoba.

(45) Nadalje, ta načela nediskriminacije i jednakosti ne izuzimaju javne vlasti ili javne poduzetnike od primjene pravila tržišnog natjecanja.

(46) Općenito, bez obzira da li javno financiranje ide u korist zračne luke ili je odobreno izravno ili neizravno od javnih vlasti zračnim prijevoznicima, Komisija će utvrditi da li čini potporu na način da će razmotriti da li bi 'u sličnim okolnostima privatni dioničar, uzimajući u obzir predvidljivost dobivanja povrata i ostavljajući po strani sva socijalna pitanja, pitanja regionalne politike i sektorska pitanja, upisao dotični kapital' (92).

(47) Sud je odlučio da 'načelo jednakosti, na koje se vlade pozivaju vezano uz odnos između javnih i privatnih poduzetnika općenito, pretpostavlja da je to dvoje u usporedivim situacijama. (...) privatni poduzetnici određuju svoju industrijsku i komercijalnu strategiju uzimajući u obzir osobito zahtjeve o profitabilnosti. S druge strane, na odluke javnih poduzetnika mogu utjecati faktori različite vrste u okviru nastojanja da se realiziraju ciljevi od javnog interesa od strane javnih vlasti koje mogu vršiti utjecaj na te odluke.' (93) Stoga je koncept predvidljive profitabilnosti od središnje važnosti za operatora koji djelotvorno osigurava sredstva kao sudionik u tržištu.

(48) Sud je također odlučio da se ponašanje javnog investitora mora usporediti s ponašanjem privatnog investitora koji provodi strukturalnu politiku, bilo općenito ili sektorsku, i rukovodi se izgledima za dugoročnu profitabilnost (94). Ta se pitanja osobito odnose na investiranje u infrastrukturu.

(49) Sva državna sredstva koja koriste države članice ili javne vlasti u korist operatora zračnih luka ili zračnih prijevoznika moraju se stoga ocijeniti s obzirom na ta načela. U slučajevima kad države članice ili javne vlasti djeluju kako bi to činili privatni gospodarski operatori, te pogodnosti neće činiti državnu potporu.

(50) Ako se, s druge strane, javna sredstva učine raspoloživim za nekog poduzetnika pod povoljnijim uvjetima (tj. u ekonomskom smislu, po nižoj cijeni) koju bi osigurao privatni gospodarski operator za poduzetnika u usporedivoj financijskoj situaciji i suočenog sa sličnom konkurencijom, taj poduzetnik prima pomoć koju čini državna potpora.

(51) U smislu potpore za započinjanje poslovanja, moguće je da javna zračna luka nekom zračnom prijevozniku odobri financijske pogodnosti iz vlastitih sredstava ostvarenih njenom poslovnom aktivnošću, što ne bi činilo državnu potporu ako dokaže da djeluje kao privatni investitor, na primjer, provođenjem poslovnog plana koji predviđa profitabilnosti gospodarske aktivnosti zračne luke. Naprotiv, ako privatna zračna luka odobri financiranje koje u stvari nije više od redistribucije javnih sredstava koja joj je u tu svrhu odobrilo neko javno tijelo, te subvencije moraju se smatrati državnom potporom ako su odluku o preraspodjeli javnih sredstava donijele javne vlasti.

(52) Primjena načela privatnog investitora, te da stoga nema potpore, pretpostavlja pouzdanost cijelog gospodarskog modela operatora koji djeluje kao investitor: zračna luka koja ne financira svoja ulaganja ili ne plaća odgovarajuće naknade, ili čiji su troškovi poslovanja djelomično pokriveni javnim sredstvima, preko i iznad zadatka poduzetog u općem interesu, obično se ne može smatrati privatnim operatorom u tržišnom gospodarstvu, što podliježe ocjeni od slučaja do slučaja; stoga je krajnje teško primijeniti ovaj pristup na takvog operatora.

4. FINANCIRANJE ZRAČNIH LUKA

(53) Aktivnosti zračnih luka mogu se kategorizirati kako slijedi:

(i) izgradnja infrastrukture i opreme zračne luke (piste, terminali, stajanke, kontrolni toranj) ili kapaciteta koji ih izravno podržavaju (vatrogasni kapaciteti, osiguranje ili sigurnosna oprema);

(ii) korištenje infrastrukture, što obuhvaća održavanje infrastrukture zračne luke i upravljanje njome;

(iii) pružanje pomoćnih usluga zračne luke zračnom prijevozu, kao što su usluge opsluživanja zrakoplova na zemlji i korištenje uz to vezane infrastrukture, vatrogasnih usluga, usluga za hitni slučaj, usluga osiguranja, itd.; te

(iv) obavljanje komercijalnih aktivnosti koje nisu izravno povezane s ključnim aktivnostima zračne luke, uključujući izgradnju, financiranje, korištenje i iznajmljivanje zemljišta i zgrada, ne samo za urede i skladištenje već i za hotele i industrijske poduzetnike locirane unutar zračne luke, kao i za trgovine, restorane i parkirališta automobila. Budući da to nisu prometne aktivnosti, ove smjernice ne pokrivaju javno financiranje istih i ono će se ocijeniti na osnovi relevantnih sektorskih i općih pravila.

(54) Ove smjernice primjenjuju se na sve aktivnosti zračne luke, s izuzetkom sigurnosti, kontrole zračnog prometa i bilo koje druge aktivnosti za koju je država članica odgovorna u okviru svojih službenih ovlasti koje ima kao javna vlast (95).

4.1. Financiranje infrastrukture zračne luke

(55) Ovaj odjeljak bavi se potporom za izgradnju infrastrukture i opreme zračne luke ili kapaciteta koji ih izravno podržavaju kako je definirano u gornjim stavcima 53. točki i. i 54.

(56) Infrastruktura je osnova za gospodarske aktivnosti koje obavlja operator zračne luke. Međutim, ona ujedno predstavlja jedan od načina na koji država može utjecati na regionalni gospodarski razvoj, politiku planiranja korištenja zemljišta, prometnu politiku, itd.

(57) Svaki operator zračne luke koji se bavi nekom gospodarskom aktivnošću u okviru značenja presude Suda spomenute u stavku 30. treba financirati troškove korištenja ili izgradnje infrastrukture kojom upravlja iz svojih vlastitih sredstava. Kao rezultat toga, osiguravanje infrastrukture zračne luke za operatora od strane države članice (uključujući regionalne ili lokalne vlasti) koja ne djeluje kao privatni investitor bez odgovarajuće financijske naknade ili dodjeljivanje operatoru zračne luke javnih subvencija namijenjenih za financiranje infrastrukture može tom operatoru zračne luke dati ekonomsku prednost nad njegovim konkurentima i stoga se o istome mora obavijestiti i preispitati to s obzirom na pravila o državnoj potpori.

(58) Komisija je već imala priliku izreći uvjete prema kojima postupci kao što su prodaja zemljišta ili zgrada (96) ili privatizacija nekog poduzetnika (97), prema njenom mišljenju, ne uključuju mogućnost državne potpore. To je općenito slučaj ako se ti poslovi obavljaju po tržišnim cijenama, osobito kada je cijena ishod dovoljno dobro publiciranog, otvorenog, bezuvjetnog i nediskriminirajućeg natječajnog postupka koji osigurava da se potencijalne ponuđače jednako tretira. Ne dovodeći u pitanje obveze proizišle iz pravila i načela primjenjivih na javnu nabavu i koncesije, gdje su isti primjenjivi, isti pristup u načelu vrijedi, *mutatis mutandis*, za prodaju ili pružanje infrastrukture od strane javnih vlasti.

(59) U svakom slučaju, nije moguće isključiti mogućnost da pojedini slučajevi mogu sadržavati elemente potpore. Na primjer, potpora može postojati ako se infrastruktura o kojoj je riječ dodijeli unaprijed određenom upravitelju koji je time stekao nepropisnu prednost ili ako neopravdana razlika između prodajne cijene i nedavne cijene gradnje kupcu daje nepropisnu prednost.

(60) Osobito, kada se dodatna infrastruktura, koja nije bila planirana kad se dodjeljivala postojeća infrastruktura, učini raspoloživom operatoru zračne luke, operator mora platiti najamninu po tržišnim vrijednostima odgovarajućim koštanju nove infrastrukture i trajanju njene upotrebe. Nadalje, ako u originalnom ugovoru nije predviđen daljnji razvoj infrastrukture, dodatna infrastruktura mora se tijesno povezati s upotrebom postojeće infrastrukture, a predmet početnog ugovora upravitelja mora ostati isti.

(61) Ako nije moguće isključiti mogućnost državne potpore, o dotičnu mjeru potrebno je dostaviti na odobrenje. Ako se potvrdi da ta mjera uključuje potporu, takva se potpora može proglasiti usklađenom, osobito prema člancima 87. stavku 3. točkama (a), (b) ili (c) ili 86. stavku 2. te, gdje je to primjenjivo, odredbama o njihovoj provedbi. U tu svrhu, Komisija će osobito preispitati da li:

- gradnja i korištenje infrastrukture zadovoljavaju jasno definirane ciljeve od općeg interesa (regionalni razvoj, dostupnost, itd.)
- je infrastruktura potrebna i proporcionalna postavljenom cilju
- infrastruktura ima zadovoljavajuće srednjoročne izglede za korištenje, osobito što se tiče korištenja postojeće infrastrukture
- svi potencijalni korisnici infrastrukture imaju pristup do nje na jednak i nediskriminirajući način
- na razvoj trgovine ne utječe opseg protivan interesu Zajednice.

4.2. Potpora za korištenje infrastrukture zračne luke

(62) U principu, Komisija smatra da operator zračne luke, kao i bilo koji drugi poduzetnik, treba zadovoljavati normalne troškove rada i održavanja infrastrukture zračne luke iz vlastitih sredstava. Svako javno financiranje tih usluga smanjilo bi troškove koje normalno ima operator zračne luke pri izvršavanju svojih sadašnjih poslova.

(63) Takvo financiranje ne čini državnu potporu ako se nadoknada za javne usluge dodjeljuje za upravljanje zračnom lukom u skladu s uvjetima utvrđenim Altmarkovom presudom (98). U drugim slučajevima, subvencije za poslovanje su državna operativna potpora. Kako je navedeno u dijelu 3.1. ovih smjernica, takva potpora može se proglasiti usklađenom samo na osnovi članka 87. stavka 3. točki (a) ili (c), prema određenim uvjetima, u neprivilegiranim regijama, ili na osnovi članka 86. stavka 2. ako on zadovoljava određene uvjete koji osiguravaju da je ista potrebna za izvršenje usluge od općeg gospodarskog interesa i ne utječe na trgovinu u mjeri protivnoj interesu Zajednice.

(64) Što se tiče primjene članka 86. stavka 2., kako je navedeno u stavku 40. ovih smjernica, Komisija je odlučila smatrati naknadu za javne usluge koja čini državnu potporu odobrenu zračnim lukama kategorije D usklađenom, ovisno o izvjesnim uvjetima. Svaku naknadu za javne usluge koja čini državnu potporu odobrenu većim zračnim lukama (kategorije A, B ili C) ili koja ne zadovoljava kriterije i uvjete ove odluke potrebno je dostaviti na odobrenje i treba je ispitati od slučaja do slučaja.

(65) U tu svrhu, Komisija će provjeriti da je zračnoj luci zaista povjereno obavljanje usluge od općeg javnog interesa i da naknada ne prelazi ono što je potrebno za pokrivanje troškova nastalih prilikom izvršavanja obveza javne usluge, uz uzimanje u obzir relevantnih primitaka i razumne dobiti.

(66) Dodjeljivanje poslova javne usluge zračnoj luci mora se evidentirati u jednom ili više službenih dokumenata, čiji oblik može odrediti svaka država članica. Ti dokumenti trebaju sadržavati sve informacije potrebne za identificiranje specifičnih troškova javne usluge, te osobito moraju odrediti:

- točnu prirodu obveze javne usluge
- operatore i teritorij o kojima se radi
- prirodu bilo kojih posebnih ili isključivih prava odobrenih zračnoj luci
- sustave za izračunavanje, praćenje i preispitivanje naknade
- sredstva za sprečavanje i ispravljanje bilo koje prevelike ili premale nadoknade.

(67) Pri izračunavanju iznosa nadoknade, troškovi i prihodi koji se trebaju uzeti u obzir moraju uključivati sve troškove i prihode vezane uz izvršenje usluge od općeg gospodarskog interesa. Ako operator zračne luke o kojoj se radi ima druga posebna ili isključiva prava povezana s tom uslugom od općeg gospodarskog interesa, u obzir se moraju uzeti prateći prihodi. Kao rezultat toga, mora postojati transparentan računovodstveni sustav i razdvojenost računa za različite aktivnosti operatora (99).

4.3. Potpora za usluge zračne luke

(68) Usluge opsluživanja zrakoplova na zemlji su komercijalna aktivnost otvorena konkurenciji s pragom od dva milijuna putnika godišnje prema Direktivi 96/67/EC (100).

Operator zračne luke koji djeluje kao davatelj usluga opsluživanja zrakoplova na zemlji može naplatiti različite cijene opsluživanja zrakoplova na zemlji fakturirane zračnim prijevoznicima ako te različite cijene odražavaju razlike u troškovima povezane s prirodom ili paletom pruženih usluga (101).

(69) Do praga od dva milijuna putnika, operator zračne luke koji djeluje kao davatelj usluga može kompenzirati svoje razne izvore prihoda i gubitke između sasvim komercijalnih aktivnosti (kao što su njegove aktivnosti opsluživanja zrakoplova na zemlji ili vođenje parkirališta), uz isključenost javnih sredstava koja su mu odobrena kao tijelu zračne luke ili operatoru usluge od općeg gospodarskog interesa. Međutim, u odsutnosti konkurencije za pružanje usluga opsluživanja zrakoplova na zemlji, on mora posebno paziti da ne povrijedi nacionalne odredbe ili odredbe Zajednice, a osobito da ne zloupotrebljava svoj dominantni položaj na tržištu, čime bi povrijedio članak 82. Ugovora (koji zabranjuje poduzetnicima na dominantnom položaju unutar zajedničkog tržišta ili na značajnom dijelu istog da primjenjuju različite uvjete na ekvivalentne poslove s različitim zračnim prijevoznicima, čime bi ih doveo u konkurentski nepovoljan položaj).

(70) Preko praga od dva milijuna putnika, usluge opsluživanja zrakoplova na zemlji moraju biti samofinancirajuće i ne smiju se međusobno subvencionirati drugim komercijalnim

prihodom zračne luke ili javnim sredstvima koja su im odobrena kao tijelu zračne luke ili operatoru usluge od općeg gospodarskog interesa.

5. POTPORA ZA ZAPOČINJANJE POSLOVANJA

5.1. Ciljevi

(71) Male zračne luke često nemaju količine putnika koje su im potrebne da bi dostigle kritičnu masu i održivo poslovanje.

(72) Ne postoje apsolutne brojke u pogledu održivog poslovanja. Odbor regija ocjenjuje da je to jedan i pol milijun putnika godišnje, dok je gore spomenuta studija Sveučilišta Cranfield, koja navodi dvije različite brojke (500.000 i jedan milijun putnika godišnje), pokazuje da postoje varijacije prema zemlji i načinu na koji su zračne luke organizirane (102).

(73) Premda određene regionalne zračne luke mogu dobro funkcionirati kad zračni prijevoznici koji izvršavaju obveze javne usluge (103) pridobiju dovoljan broj putnika ili kad javne vlasti uspostave planove socijalne pomoći, zračni prijevoznici preferiraju isprobana i provjerena čvorišta na dobrim lokacijama koja pružaju brze veze, imaju utvrđenu putničku bazu i gdje imaju slotove koje ne žele izgubiti. Osim toga, u brojnim slučajevima, politike o zračnim lukama i zračnom prometu kao i investicije godinama su koncentrirale promet u glavnim nacionalnim gradovima.

(74) Kao rezultat toga, zračni prijevoznici nisu uvijek spremni, bez odgovarajućih poticaja, preuzeti rizik otvaranja linija nepoznatih i neprovjerenih zračnih luka. To je razlog zašto Komisija može prihvatiti da se javna potpora privremeno plati zračnim prijevoznicima prema određenim uvjetima, ako im to daje potreban poticaj za otvaranje novih linija ili izradu redova letenja s regionalnih zračnih luka i privlačenje broja putnika koji će im omogućiti da dođu do održivog poslovanja unutar ograničenog vremena. Komisija će osigurati da takva potpora da bilo kakvu prednost velikim zračnim lukama koje su u velikoj mjeri već otvorene međunarodnom prometu i konkurenciji.

(75) Međutim, s obzirom na općeniti cilj intermodalnosti i optimiziranja korištenja infrastrukture kako je gore opisano, neće biti prihvatljivo odobriti potporu za započinjanje poslovanja za novu zračnu liniju koja odgovara vezi brzih vlakova.

(76) Napokon, u skladu sa stalnom praksom Komisije u tom području, prihvatit će se posebna rješenja za najudaljenije regije koje su zakinite svojom slabom dostupnošću.

Komisija je utvrdila smjernice za skladan razvoj takvih regija (104). Strategija za njihov razvoj zasnovana je na tri glavna načela: pomoći im da budu pristupačnije, povećati njihovu konkurentnost i poduprijeti njihovu regionalnu integraciju kako bi se smanjio utjecaj njihove udaljenosti od europskog gospodarstva, budući da su bliže geografskim tržištima Kariba, Amerike i Afrike.

Iz tih razloga, Komisija prihvaća da potpora za započinjanje poslovanja za linije iz najudaljenijih regija podliježe fleksibilnijim kriterijima za usklađenost, osobito u smislu intenziteta i trajanja, te neće dati nikakav prigovor takvoj potpori uslugama susjednih država nečlanica. Slične odredbe u smislu intenziteta i trajanja prihvatit će se i za regije navedene u članku 87. stavku 3. i za rijetko naseljene regije.

5.2. Kriteriji za usklađenost

(77) Financijske inicijative za započinjanje poslovanja, osim u slučajevima kad javne vlasti djeluju kako bi to činio privatni investitor radeći u tržišnom gospodarstvu (pogledati Odjeljak 3.2.4.), daju prednost poduzetnicima korisnicima i stoga mogu izravno narušiti ravnopravnost između poduzetnika budući da smanjuju korisnikove troškove poslovanja.

(78) One također mogu neizravno utjecati na konkurenciju između zračnih luka pomaganjem zračnim lukama da se razviju ili kroz poticanje poduzetnika da se 'premješta' s jedne zračne luke u drugu i prebaci liniju iz zračne luke Zajednice u regionalnu zračnu luku. Iz tih razloga one obično čine državnu potporu i o njima se treba obavijestiti Komisija.

(79) S obzirom na gornje ciljeve i značajne poteškoće koje mogu proizići iz lansiranja nove linije, Komisija može odobriti takvu potporu ako zadovoljava sljedeće uvjete:

(a) primatelji: potpora se plaća zračnim prijevoznicima s važećom operativnom licencom izdanom od strane države članice prema Uredbi Vijeća (EEZ-a) br. 2407/92 o licenciranju zračnih prijevoznika;

(b) regionalne zračne luke: potpora se plaća za linije koje povezuju neku regionalnu zračnu luku u kategoriji C ili D s drugom zračnom lukom Europske unije. Potpora za linije između nacionalnih zračnih luka (kategorija B) može se uzeti u obzir samo u propisno potkrijepljenim izuzetnim slučajevima, osobito tamo gdje je jedna od zračnih luka locirana u nepriviligiranoj regiji. Ti uvjeti možda neće vrijediti za linije koje polaze iz zračne luke locirane u najudaljenijim regijama i vezane uz susjedne treće zemlje, ovisno o ocjeni od slučaja do slučaja;

(c) nove linije: potpora će se primjenjivati samo na otvaranje novih linija ili na nove redove letenja, kako je niže definirano, što će dovesti do povećanja neto količine putnika (105).

Ta potpora ne smije poticati promet da se jednostavno prebaci s jednog zračnog prijevoznika ili tvrtke na drugu. Osobito ne smije dovesti do premještanja prometa koji je neopravdano s obzirom na učestalost i održivost postojećih usluga koje polaze s druge zračne luke u istom gradu, istoj aglomeraciji (106) ili istom sustavu zračnih luka (107), koje opslužuju istu ili sličnu destinaciju prema istim kriterijima.

Isto tako, potpora za započinjanje poslovanja ne smije se platiti kad novu zračnu liniju već drži usluga brze željeznice prema istim kriterijima.

Komisija neće prihvatiti slučajeve zloupotrebe kod kojih poduzetnik nastoji zaobići privremenu prirodu potpore za započinjanje poslovanja tako da zamijeni liniju koja prima potporu navodno novom linijom koja nudi sličnu uslugu. Osobito potpora neće biti dostupna za odobrenje zračnom prijevozniku koji, nakon što je iskoristio ukupnu potporu za neku određenu liniju, zatraži potporu za konkurentsku liniju koja polazi iz druge zračne luke u istom gradu ili aglomeraciji ili u istom sustavu zračnih luka i koja opslužuje istu ili sličnu destinaciju. Međutim, obična zamjena, tijekom perioda potpore jedne linije za drugu koja ima polazak iz iste zračne luke i za koju se očekuje da će generirati najmanje jednaki broj putnika, neće dovoditi u pitanje nastavak plaćanja potpore za kompletan period, ukoliko ta zamjena ne utječe na druge kriterije prema kojima je potpora početno odobrena;

(d) dugoročna održivost i degresivnost: linija koja prima potporu mora se na kraju pokazati profitabilnom, tj. mora barem pokrivati svoje troškove bez javnog financiranja. Iz tog razloga, potpora za započinjanje poslovanja mora biti degresivna i ograničenog trajanja;

(e) naknada za dodatne troškove za započinjanje poslovanja: iznos potpore mora biti strogo povezan s dodatnim troškovima za započinjanje poslovanja nastalim lansiranjem nove linije ili učestalosti i koje operator neće morati snositi kad se jednom osnuje i bude radio. Primjeri takvih troškova su troškovi marketinga i oglašavanja nastali na početku za objavljivanje nove veze; oni mogu uključivati troškove instaliranja koje zračni prijevoznik ima na dotičnoj regionalnoj zračnoj luci kako bi lansirao liniju, pod uvjetom da ta zračna luka spada u kategoriju C ili D i da već nije primljena potpora u pogledu istih troškova. Obratno, potpora se ne može odobriti u odnosu na standardne troškove poslovanja kao što su unajmljivanje ili amortizacija zrakoplova, gorivo, plaće za posadu, aerodromski troškovi ili troškovi cateringa. Ostali prihvatljivi troškovi moraju odgovarati stvarnim troškovima ostvarenim u normalnim uvjetima tržišta;

(f) intenzitet i trajanje: degresivna potpora može biti odobrena za maksimalni period od tri godine. Iznos potpore u bilo kojoj pojedinačnoj godini ne smije prelaziti 50 % ukupnih opravdanih troškova za tu godinu i ukupna potpora ne smije prelaziti prosjek od 30 % opravdanih troškova.

Za linije iz nepovoljno smještenih regija, tj. iz najudaljenijih regija, regija spomenutih u članku 87. stavku 3. točki (a), te rijetko naseljenih regija, degresivna potpora može biti odobrena za maksimalan period od pet godina. Iznos potpore u bilo kojoj pojedinačnoj godini ne smije prelaziti 50 % ukupnih opravdanih troškova za tu godinu, a ukupna potpora ne smije prelaziti prosjek od 40 % opravdanih troškova. Ako je potpora odobrena na pet godina, može se održavati na 50 % ukupnih opravdanih troškova za početne tri godine.

U svakom slučaju, razdoblje tijekom kojeg je odobrena potpora za započinjanje poslovanja nekom zračnom prijevozniku mora biti osjetno manje od razdoblja tijekom kojeg se taj zračni prijevoznik obvezao djelovati s dotične zračne luke, kako je navedeno u poslovnom planu traženom u stavku 79. točki (i). Osim toga, potporu treba prekinuti kad se jednom postignu ciljevi u smislu putnika ili kad ta linija postigne pozitivnu nulu, čak i ako se to ostvari prije kraja početno predviđenog perioda;

(g) veza s razvojem linije: plaćanja potpore moraju biti povezana s neto razvojem broja putnika koji su prevezeni. Iznos po putniku, na primjer, mora se smanjivati s neto povećanjem prometa kako bi potpora ostala poticaj i kako bi se izbjeglo prilagođavanje maksimalnih ograničenja;

(h) nediskriminirajuće dodjeljivanje: svako javno tijelo koje planira dodijeliti potporu za započinjanje poslovanja nekom zračnom prijevozniku za novu liniju, bilo da je to putem zračne luke ili ne, mora pravovremeno svoje planove učiniti javnim i uz odgovarajući publicitet omogućiti svim zainteresiranim zračnim prijevoznicima da ponude svoje usluge. Ta obavijest mora osobito uključivati opis linije, kao i objektivne kriterije u smislu iznosa i trajanja potpore. Gdje je to primjenjivo, moraju se poštivati pravila i načela koji se odnose na javnu nabavu i koncesije;

(i) utjecaj na druge linije i poslovni plan: kad predaje svoj zahtjev, svaki zračni prijevoznik koji predlaže uslugu za javno tijelo koje nudi dodjelu potpore za započinjanje poslovanja mora dati poslovni plan koji pokazuje, kroz dulji period, održivost linije nakon što potpora istekne.

To javno tijelo treba izvršiti analizu utjecaja nove linije na konkurentske linije prije nego što dodijeli potporu za započinjanje poslovanja;

(j) publicitet: države moraju osigurati da se popis linija koje primaju potporu godišnje objavi za svaku zračnu luku, s time da se u svakom pojedinačnom slučaju naznači izvor javnog financiranja, poduzetnik primatelj, iznos plaćene potpore i broj putnika o kojima se radi.;

(k) žalbe: osim žalbenih postupaka utvrđenih u Direktivama o 'javnoj nabavi' 89/665/EEZ i 92/13/EEZ (108), gdje je to primjenjivo, moraju se osigurati žalbeni postupci na razini države članice kako bi se osiguralo da ne bude diskriminacije kod dodjeljivanja potpore;

(l) kazne: moraju se primjenjivati kazneni mehanizmi u slučaju da se prijevoznik ne uspije držati obećanja koja je dao vezano uz zračnu luku kad je potpora plaćena. Sustav za povrat potpore ili za naplatu po garanciji koju je prijevoznik u početku položio omogućuju zračnoj luci da osigura da zračni prijevoznik poštuje svoje obveze.

(80) Kumulacija: potpora za započinjanje poslovanja ne može se kombinirati s drugim tipovima potpore odobrene za vođenje linije, kao što je potpora socijalne prirode odobrena za određene kategorije putnika i naknada obavljanja javnih usluga. Osim toga, takva se potpora ne može odobriti kad se pristup liniji rezervira za jednog jedinog prijevoznika prema članku 4. Uredbe (EEZ-a) br. 2408/92, te osobito stavku 1. točki (d) tog članka. Isto tako, u skladu s pravilima proporcionalnosti, takva potpora ne može se kombinirati s drugom potporom odobrenom za pokrivanje istih troškova, uključujući potporu plaćenu u drugoj državi.

(81) O potpori za započinjanje poslovanja mora se obavijestiti Komisija. Komisija poziva države članice da dostave na odobrenje programe potpora za započinjanje poslovanja umjesto o pojedinačnim slučajevima budući da to rezultira većom dosljednošću diljem Zajednice. Komisija može provesti ocjenu potpora ili programa koji ne zadovoljavaju te kriterije od slučaja do slučaja, ali tako da krajnji rezultat istih bude usporediv.

6. PRIMATELJI PRETHODNE NEZAKONITE POTPORE

(82) Kad je nekom poduzetniku odobrena nezakonita potpora, za koju je Komisija usvojila negativnu odluku koja uključuje nalog za povrat i ta se potpora ne vrati u skladu s člankom 14. Uredbe Vijeća (EZ-a) br. 659/1999. od 22. ožujka 1999. koja iznosi pravila za primjenu članka 93. Ugovora o EZ-u (109), ocjena ukupne potpore za infrastrukturu zračne luke ili potpore za započinjanje poslovanja treba uzeti u obzir i kumulativni efekt ranije i nove potpore i činjenicu da ranija potpora nije otplaćena (110).

7. ODGOVARAJUĆE MJERE U OKVIRU ZNAČENJA ČLANKA 88. STAVKA 1.

(83) U skladu s člankom 88. stavkom 1. Ugovora, Komisija predlaže da države članice dopune i izmijene svoje postojeće programe koji se odnose na državnu potporu pokrivenu ovim smjernicama kako bi bile u skladu s ovim smjernicama najkasnije do 1. lipnja 2007. Od država članica traži se da pismeno potvrde da prihvaćaju te prijedloge najkasnije do 1. lipnja 2006.

(84) Ukoliko država članica pismeno ne potvrdi svoje prihvaćanje prije tog datuma, Komisija će primijeniti članak 19. stavak 2. Uredbe (EZ-a) br. 659/1999. te, ako je potrebno, pokrenuti postupke utvrđene u tom članku.

8. DATUM PRIMJENE

(85) Komisija će ove smjernice primijeniti od datuma njihovog objavljivanja u Službenom listu Europske unije. Obavijesti koje Komisija evidentira prije tog datuma preispitat će se s obzirom na pravila na snazi u vrijeme davanja obavijesti.

Komisija će procijeniti usklađenost svih potpora za financiranje infrastrukture zračne luke ili potpora za započinjanje poslovanja odobrenih bez njenog ovlaštenja i koje stoga krše članak 88. stavak 3. Ugovora, na osnovi ovih smjernica ako je plaćanje potpore počelo nakon što su smjernice objavljene u Službenom listu Europske unije. U drugim slučajevima, Komisija će izvršiti ocjenu na osnovi pravila primjenjivih kad je počelo plaćanje potpore.

(86) Komisija obavještava države članice i zainteresirane strane da namjerava izvršiti detaljnu ocjenu primjene ovih smjernica četiri godine nakon datuma njihovog stupanja na snagu. Rezultati ove studije mogu Komisiju navesti da ove smjernice revidira.»

III.

Dopuštenost dodjele potpore u prometu ocjenjuje se sukladno članku 3. i 4. Zakona o državnim potporama i članku 9. Uredbe o državnim potporama temeljem materijalnih pravila iz točke I. ove Odluke sadržanih u tekstu akata iz točke II. ove Odluke.

IV.

U postupku dodjele državne potpore prema pravilima iz Uredbe Vijeća (EEZ-a) broj 3577/92 primjenjuju se isključivo materijalna pravila sadržana u ovoj Uredbi koja se odnose na državne potpore. Ova pravila o državnim potporama sadržana u Uredbi Vijeća (EEZ-a) broj 3577/92, objavljuju se ovom Odlukom isključivo za potrebe primjene Zakona o državnim potporama i Uredbe o državnim potporama.

V.

Potporama u prometu upravlja ministarstvo nadležno za promet.

VI.

Ova Odluka stupa na snagu danom objave u Narodnim novinama.

PREDSJEDNIK

KLASA:
UBROJ:

- (1) .5.1965 SL br. 88, 24., str. 1500./65.
- (2) SL br. C 27, 28.3.1966., str. 18.
- (3) SL br. C 49, 17.5.1968., str. 15.
- (4) SL 88, 24.5.1965., str. 1500./65.
- (5) SL 103, 2.6.1967., str. 2050./67.
- (6) SL 178, 2.8.1967., str.18.
- (7) SL L 156, 28.6.1969., str. 1.
- (8) SL br. C 62, 15.3.1975., str. 27.
- (9) SL br. L 130, 15.6.1970., str. 1.
- (10) SL br. 88, 24.5.1965., str. 1500/65
- (11) Vidi stranicu 3. ovog Službenog lista.
- (12) SL br. L 130, 15.6.1970., str. 1.
- (13) SL br. C 351, 31.12.1980., str. 40.
- (14) SL br. C 260, 12.10.1981., str. 123.
- (15) SL br. C 310, 30.11.1981., str. 18.
- (16) SL br. C 34, 12. 2. 1990., str. 8.
- (17) SL br. C 19, 28. 1. 1991., str. 254.
- (18) SL br. C 225, 10. 9. 1990., str. 27.
- (19) SL br. L 156, 28. 6. 1969., str. 1.
- (20) SL br. L 353, 17. 12. 1990., str. 12.
- (21) SL br. C 258, 4.10.1991., str. 2.
- (22) SL br. C 125, 18.5.1992., str. 146.
- (23) SL br. C 169, 6.7.1992., str. 15.
- (24) SL br. L 374, 31.12.1987., str. 19.
- (25) SL br. L 217, 11.8.1990., str. 8.
- (26) SL br. L36, 8. 2. 1991., str. 1.
- (27) Pogledati stranicu 1. ovog Službenog lista.
- (28) SL br. C 73, 19.3.1991., str. 27.
- (29) SL br. C 295, 26.11.1990., str. 687., i mišljenje doneseno 20. studenog 1992. (nije još objavljeno u Službenom listu).
- (30) SL br. C 56, 7.3.1990., str. 70.
- (31) SL C 282, 30.10.1992., str. 10.
- (32) Mišljenje dano 20. studenog 1992. (još nije objavljeno u Službenom listu).
- (33) Mišljenje dano 24. studenog 1992. (još nije objavljeno u Službenom listu).
- (34) SL L 130, 15.6.1970., str. 1. Zadnji put izmijenjena i dopunjena Uredbom (EEZ-a) br. 1100/89 (SL L 116, 28.4.1989., str. 24.)

- (35) SL C 318, 29.11.1995., str. 12.
- (36) SL 39, 12.2.1996., str. 96.
- (37) Mišljenje Europskog parlamenta od 13. veljače 1996. (SL C 65, 4.3. 1996., str. 33.), zajedničko stajalište Vijeća od 27. 6. 1996. (SL C 264, 11.9.1996.) i Odluka Europskog parlamenta od 17. 9. 1996. (SL C 320, 28.10.1996.).
- (38) SL L 130, 15.6.1970., str. 1. Uredba kako je zadnji put izmijenjena i dopunjena Uredbom (EZ) br. 3578/92 (SL L 364, 12.12.1992., str. 11.).
- (39) SL br. C 253, 29.9.1995., str. 22.
- (40) SL br. C 39, 12.2.1996., str. 102.
- (41) Mišljenje Europskoga parlamenta od 29. veljače 1996. (SL br. C 78, 18.3.1996., str. 25.), Zajedničko stajalište Vijeća od 25. listopada 1996. (SL br. C 372, 9.12.1996., str.1.) i Odluka Europskoga parlamenta od 19. veljače 1997. (SL br. C 85, 17.3.1997.).
- (42) SL br. 130, 15.6.1970, str. 1. Uredba kako je posljednji put izmijenjena i dopunjena Uredbom (EEZ-a) br. 3578/92 (SL br. L 364, 12.12.1992., str. 11.)
- (43) Odluka Vijeća 75/327/EEZ od 20. svibnja 1975. o poboljšanju položaja željezničkih poduzetnika i usklađivanju pravila koja utvrđuju financijske odnose između takvih poduzetnika i država (SL br. L152, 12.6.1975., str. 3.).
- (44) SL br. L 237, 24.8.1991., str. 25.
- (45) Prema tonaži šesti, odnosno peti registar brodova na svijetu (plovila s tonažom većom od 300 registarskih tona. Izvor: ISL 2001).
- (46) Smjernice Zajednice za državne potpore u pomorskom prometu (97/C 205/05) (SL C 205, 5.7.1997, str. 5).
- (47) ISL, Shipping Statistics 2001.
- (48) Ukupni broj pomoraca iz država Zajednice i drugih država.
- (49) Priopćenje Komisije o obučavanju i namještenju pomoraca od 6. travnja 2001., COM(2001) 188 final.
- (50) Te djelatnosti uključuju lučke usluge, logistiku, gradnju, popravak, održavanje, inspekciju i klasifikaciju plovila, brodski menadžment i posredovanje, bankarske djelatnosti i međunarodne financijske usluge, osiguranje, savjetovanje i profesionalne usluge.
- (51) Studija provedena od Europske komisije, Opća uprava Poduzetništvo (objavljena na web stranici Europa).
- (52) Uredba Vijeća (EEZ) br. 4055/86 od 22. prosinca 1986. o primjeni načela slobode pružanja usluga na pomorski promet između država članica i trećih zemalja (SL L 378, 31.12.1986, str. 1).
- (53) Uredba Vijeća (EEZ) br. 3577/92 od 7. prosinca 1992. o primjeni načela slobode pružanja usluga na pomorski promet između država članica (pomorska kabotaža) (SL L 364, 12.12.1992, str. 7).
- (54) SL L 202, 18.7.1998, str. 1.
- (55) SL L 193, 18.7.1983, str. 1.

(56) "ISM Code", Međunarodni kodeks za mjere za organizaciju sigurnog upravljanja brodovima i sprečavanja zagađenja mora, koje je usvojila Međunarodna pomorska organizacija (IMO) rezolucijom A.741(18).

(57) Komisija će razmotriti učinke ove odredbe na brodski menadžment tri godine nakon provedbe ovog Priopćenja.

(58) Brodovi koje koriste ti poduzetnici kopaju, odnosno vade materijal koji kasnije prenose. Kopanje, odnosno vađenje ne dolaze u obzir za državne potpore pomorskom prometu.

(59) Vidi članak 2. točku (a) Direktive Vijeća 1999/35/EZ od 29. travnja 1999. o sustavu obvezne provjere radi sigurnog upravljanja ro-ro trajektima i plovilima za prijevoz putnika velike brzine (SL L 138, 1.6.1999, str. 1).

(60) Time radovi jaružanja koji se obavljaju, između ostalog, uglavnom u lukama ne dolaze u obzir za državne potpore u korist zapošljavanja pomoraca iz Zajednice.

(61) SL L 337, 13.12.2002, str. 3.

(62) SL L 10, 13.1.2001, str. 20.

(63) SL C 288, 9.10.1999, str. 2.

(64) Priopćenje Komisije Europskom parlamentu, Vijeću, Ekonomskom i socijalnom odboru i Odboru regija, „Razvoj kratkopružnog pomorskog prometa u Europi: dinamična alternativa u održivom prometnom lancu – Drugo dvogodišnje izvješće“, COM(1999) 317 final.

(65) Priopćenje, str. 2.

(66) U slučaju financiranja putem Zajednice ili sposobnosti za dobivanje potpore u okviru različitih programa potpora gornja granica od 30 % primjenjuje se na ukupan iznos potpore/financijske pomoći. Treba primijetiti da je intenzitet potpore isti kao i u inicijativi Zajednice Marco Polo za akcije premještanja prometa: usporedi članak 5. stavak 2. Uredbe (EZ) br. 1382/2003 (SL L 196, 2.8.2003, str. 1).

(67) Uredba Vijeća (EEZ) br. 2407/92 od 23. srpnja 1992. o licenciranju zračnih prijevoznika (SL L 240, 24.8.1992., str. 1), Uredba Vijeća (EEZ) br. 2408/92 od 23. srpnja 1992. o pristupu za zračne prijevoznike Zajednice zračnim linijama unutar Zajednice (SL L 240, 24.8.1992., str. 8) i Uredba Vijeća (EEZ) br. 2409/92 od 23. srpnja 1992. o cijenama karata i stopama za zračne usluge (SL L 240, 24.8.1992., str. 15).

(68) Uredba Vijeća (EEZ) br. 95/93 od 18. siječnja 1993. o zajedničkim pravilima za dodjeljivanje slobodnih mjesta na zračnim lukama Zajednice (SL L 14, 22.1.1993., str. 1).

(69) Direktiva Vijeća 96/67/EC od 15. listopada 1996. o pristupu tržištu za opsluživanje zrakoplova na zemlji u zračnim lukama Zajednice (SL L 272, 25.10.1996., str. 36).

(70) Uredba Vijeća (EEZ) br. 2299/89 od 24. srpnja 1989. o kodeksu ponašanja za kompjutorizirane sustave rezervacije (SL L 220, 29.7.1989., str. 1).

(71) Predmeti C-466/98 do C-469/98, C-471/98 i C-472/98 Komisija protiv Ujedinjenog Kraljevstva, Danske, Švedske, Finske, Belgije i Luksemburga, redom [2002.] ECR I-9427 do 9741.

(72) Zasnvano na podacima za EU-25 u 2004. od Međunarodnog vijeća zračnih luka.

(73) Europska prometna politika za 2010.: vrijeme odluke, COM (2001.) 370, 12.9.2001.

(74) 'Studija o konkurenciji između zračnih luka i primjeni pravila državne potpore' — Sveučilište Cranfield, lipanj 2002.

(75) Odluka Europskog parlamenta i Vijeća od 23. srpnja 1996. o smjernicama Zajednice za razvoj trans-europske prometne mreže (SL L 228, 9.9.1996., Dodatak II, Odjeljak 6).

(76) Mišljenje Odbora regija od 2 srpnja 2003. o kapacitetu regionalnih zračnih luka (CdR 393/2002. fin).

(77) NB: Postoji otprilike 200 zračnih luka s manje od 200.000 putnika godišnje.

(78) Preko 40 % u Ujedinjenom Kraljevstvu, Irskoj i Slovačkoj, 38 % u Španjolskoj, preko 25 % u Belgiji, Njemačkoj, Italiji, Austriji, Mađarskoj i Švedskoj, 19 % u Francuskoj i Grčkoj, 18 % u Republici Češkoj i manje od 15 % u drugim državama članicama. Izvor: OAG Ljetni redovi letenja 2004., sjedala raspoloživa na letovima unutar Europske unije.

(79) Ryanair, Easyjet, AirBerlin. Izvor: Airclaims.

(80) Odluka Komisije 2004/393/EC od 12. veljače 2004. koja se tiče prednosti koje su regija Walloon i zračna luka Bruxelles jug Charleroi dale zračnom prijevozniku Ryanair vezano uz njeno osnivanje u Charleroi-u (SL L 137, 30.4.2004., str. 1).

(81) Smjernice Zajednice o primjeni članaka 92. i 93. Ugovora o EZ-u i članka 61. Sporazuma o Europskom gospodarskom prostoru na državne potpore u sektoru zrakoplovstva (SL C 350, 10.12.1994., str. 5).

(82) Bijela knjiga, Europska prometna politika za 2010.: vrijeme odluke. COM(2001.) 370 konačno.

(83) U smjernicama o državnoj potpori za regije, operativna potpora definirana je kao potpora 'namijenjena za smanjivanje trenutnog izdatka poduzetnika' (točka 4.15.), dok se potpora za početno ulaganje odnosi na 'ulaganje u temeljni kapital koje se odnosi na stvaranje nove organizacije, proširenje postojeće organizacije ili započinjanje aktivnosti koja uključuje temeljitu promjenu u proizvodu ili postupku koji pruža postojeća organizacija' (točka 4.4.).

(84) Pogledati točku 4.15. i naredne smjernice o državnoj potpori za regije.

(85) U skladu s pravnom praksom Suda pravde, svaka aktivnost koja se sastoji od nudi roba i usluga na nekom određenom tržištu je gospodarska aktivnost. Pogledati slučaj C-35/96 Komisija protiv Italije [1998.] ECR I-3851 i slučajeve C-180/98 do C-184/98 Pavlov [2000.] ECR I-6451. ECR I-6451.

(86) Slučajevi C-159/91 i C-160/91, Poucet protiv AGF-a i Pistre protiv Cancava [1993.] ECR I-637.

(87) Slučaj T-128/98, Aéroports de Pariz protiv Komisije Europske Zajednice [2000.] ECR II-3929, potvrđen Slučajem C-82/01 [2002.] ECR I-9297, točke 75-79.

(88) Slučaj C-364/92 SAT Fluggesellschaft protiv Eurocontrol-a [1994.] ECR I-43.

(89) Slučaj C-343/95 Cali & Figli protiv Servizi ecologici porto di Genova [1997.] ECR I-1547 Odluka Komisije N 309/2002. od 19 ožujka 2003., Zrakoplovno osiguranje — nadoknada za troškove nastale nakon napada od 11. rujna 2001. Odluka Komisije N 438/2002. od 16. listopada 2002., Potpora kao pomoć funkcijama javnih vlasti u sektoru luka.

(90) Slučaj C-280/00 Altmark Trans i Regierungspräsidium Magdeburg protiv Nahverkehrsgesellschaft Altmark [2003.] ECR I-7747.

- (91) Odluka Komisije od 13. srpnja 2005. o primjeni članka 86. Ugovora na državnu potporu odobrenu u obliku nadoknade za javnu uslugu određenim poduzetnicima kojima je povjereno upravljanje uslugama od općeg gospodarskog interesa.
- (92) Slučaj 40/85 Kraljevstvo Belgije protiv Komisije [1986.] ECR I-2321.
- (93) Povezani slučajevi 188/80 do 190/80 Republika Francuska, Republika Italija i Ujedinjeno Kraljevstvo Velike Britanije i Sjeverne Irske protiv Komisije Europskih Zajednica [1982.] ECR 2571, točka 21. Osnova.
- (94) Slučaj C-305/89 Italija protiv Komisije (Alfa Romeo) [1991.] ECR I- 1603, točka 20. Slučaj T-228/99 Westdeutsche Landesbank Girozentrale protiv Komisije [2003.] ECR II-435, točke 250-270.
- (95) Pogledati Odluku Komisije N 309/2002. — Francuska: Zračna sigurnost — nadoknada za troškove nakon napada od 11. rujna 2001.
- (96) Priopćenje Komisije o elementima državne potpore u prodaji zemljišta i zgrada od strane javnih vlasti, SL C 209, 10.7.1997., str. 3-5.
- (97) Izvješće Europske komisije o politici tržišnog natjecanja, 1993., stavci 402. i 403.
- (98) Pogledati fusnotu 94., strana 64.
- (99) Premda se ne primjenjuje na prometni sektor, okvir Zajednice za državnu potporu u vidu nadoknade za javnu uslugu od 13. srpnja 2005. može dati naznake o tome kako se primjenjuju stavci 65. do 67.
- (100) Pogledati fusnotu 69., strana 56.
- (101) Stavak 85. odluke za pokretanje postupka što se tiče slučaja Ryanaira u Charleroi-u: 'U pogledu tarifa za opsluživanje zrakoplova na zemlji, Komisija smatra da bi se mogle primijeniti ekonomije razmjera kad korisnik zračne luke u značajnoj mjeri koristi usluge pomoći poduzetnika. Nije nikakav veliki poremećaj što će tarife koje se primjenjuju za neke poduzetnike biti niže od općenitih tarifa, u onoj mjeri koliko će usluge koje ti poduzetnici traže biti manje od onih za druge klijente'.
- (102) Izvještaj 'Studija o konkurenciji između zračnih luka i primjeni pravila državne potpore', Sveučilište Cranfield, rujna 2002., točke 5.33. i 6.11.
- (103) Isto točke 5.-27.: 'U nekoj mjeri, subvencioniranje zračnih usluga unutar okvira PSO-a može se protumačiti, kao neizravna subvencija zračnoj luci. Vezano uz neke udaljene zračne luke u Škotskoj i Irskoj, one su gotovo ekskluzivno subvencionirane PSO zračne usluge.'
- (104) Priopćenja Komisije od 26. svibnja 2004. (COM(2004.) 343. završno) i 6. kolovoza 2004. (SEC(2004.) 1030.) o jačem partnerstvu za najudaljenije regije.
- (105) To se osobito odnosi na sezonsku liniju koja je pretvorena u stalnu ili na učestalost koja nije svakodnevna koja postaje najmanje svakodnevna.
- (106) Uredba Vijeća (EEZ-a) br. 2408/92.
- (107) Kako je definirano prema članku 2. stavku m. Uredbe (EEZ-a) br. 2408/92.
- (108) Direktiva Vijeća 89/665/EEZ od 21. prosinca 1989. o koordinaciji zakona, propisa i administrativnih odredbi vezanih uz primjenu postupaka preispitivanja za dodjeljivanje ugovora o javnom dobavljanju i javnim radovima (SL L 395, 30.12.1989., str. 33). Direktiva Vijeća 92/13/EEZ od 25. veljače 1992. koja koordinira zakone, propise i administrativne odredbe vezane uz primjenu pravila Zajednice o postupcima nabave za organizacije koje djeluju u sektorima vode, energije, prometa i telekomunikacija (SL L 76, 23.3.1992., str. 14).

- (109) SL L 83, 27.3.1999., str. 1. Uredba dopunjena i izmijenjena Aktom o pristupanju iz 2003.
- (110) Slučaj C-355/95 P Textilwerfa Deggendorf protiv Komisije [1997.] ECR I-2549.

OBRAZLOŽENJE

Na temelju članka 3. Uredbe o državnim potporama (Narodne novine, broj 50/2006), Vlada Republike Hrvatske na prijedlog ministra financija donosi odluke o objavljivanju u «Narodnim novinama» popisa pravila i pravila iz članka 2. predmetne Uredbe.

Temeljem članka 3. navedene Uredbe, Vlada Republike Hrvatske na prijedlog ministra financija donosi, inter alia, odluke o objavljivanju u «Narodnim novinama» popisa pravila o državnim potporama, kao i njihove izmjene, a koja proizlaze iz članka 70. Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju između Republike Hrvatske, s jedne strane i Europskih zajednica i njihovih članica, s druge strane.

U cilju osiguranja učinkovitog praćenja i pravovremenog objavljivanja pravila o državnim potporama predlaže se Prijedlog Odluke o objavljivanju pravila o potpori u prometu, obzirom na važeću pravnu stečevinu u području državnih potpora Europske zajednice.

Objavi popisa pravila i teksta pravila pristupilo se isključivo u svrhu pune transparentnosti i učinkovitosti sustava nadzora državnih potpora.

Ovim se postiže puna transparentnost, jednostavnija mogućnost tumačenja i priprema korisnika i davatelja državnih potpora za primjenu ovih pravila nakon ulaska u Europsku uniju.

Na ovaj način u hrvatski sustav ne uvodi se ništa što se već ne primjenjuje i što ne obvezuje Republiku Hrvatsku, već se sustav približava davateljima i korisnicima državnih potpora.

Odluka o objavljivanju pravila o potpori u prometu sadrži prijevod izvornika Uredbe Vijeća (EEZ-a) br. 1191/69 od 26. lipnja 1969., o aktivnostima država članica u vezi s obvezama koje su svojstvene konceptu javne usluge u željezničkom, cestovnom i riječnom prijevozu (31969R1191, SL L 156, 28.6.1969.), Uredbe Vijeća (EEZ-a) br. 1107/70 od 4. lipnja 1970. o odobravanju potpora za željeznički i cestovni promet te promet unutarnjim plovnim putovima (31970R1107, SL L 130, 15.6.1970.), Uredbe Vijeća (EEZ-a) br. 1473/75 od 20. svibnja 1975. kojom se izmjenjuje i dopunjuje Uredba (EEZ-a) br. 1107/70 o odobravanju potpora za željeznički i cestovni promet te promet unutarnjim plovnim putovima (31975R1473, SL L 152, 12.6.1975.), Uredbe Vijeća (EEZ-a) br. 1658/82 od 10. lipnja 1982. koja odredbama o kombiniranom prijevozu dopunjuje Uredbu (EEZ-a) br. 1107/70 o odobravanju potpora za željeznički i cestovni promet te promet unutarnjim plovnim putovima (31982R1658, SL L 184, 29.6.1982.), Uredbe Vijeća (EEZ-a) br. 1893/91 od 20. lipnja 1991. kojom se izmjenjuje i dopunjuje Uredba (EEZ-a) br. 1191/69 o aktivnostima država članica u vezi s obvezama koje su svojstvene konceptu javne usluge u željezničkom, cestovnom i riječnom prijevozu (31991R1893, SL L 169, 29.6.1991.), Uredbe Vijeća (EEZ) br. 2408/92 od 23. srpnja 1992. o pristupu zračnih prijevoznika Zajednice zračnim linijama unutar Zajednice (31992R2408, SL L 240, 24.8.1992.), Uredbe Vijeća (EEZ-a) br. 3577/92 od 7. prosinca 1992. o primjeni načela slobode pružanja usluga u pomorskom prijevozu unutar država članica (pomorska kabotaža) (31992R3577, SL L 364, 12.12.1992.), Uredbe Vijeća (EEZ-a) br. 3578/92 od 7. prosinca 1992. kojom se izmjenjuje i dopunjuje Uredba (EEZ-a) br. 1107/70 o dodjeljivanju potpora za željeznički i cestovni promet, te promet unutarnjim plovnim putovima (31992R3578, SL L 364, 12.12.1992.), Uredbe Vijeća (EZ-a) br. 2255/96 od 19. studenog 1996. kojom se izmjenjuje i dopunjuje Uredba (EEZ-a) br. 1107/70 o odobravanju potpora za željeznički i cestovni promet te promet unutarnjim plovnim putovima (31996R2255, SL L 304,

27.11.1996.), Uredbe Vijeća (EZ-a) br. 543/97 od 17. ožujka 1997. koja izmjenjuje i dopunjuje Uredbe (EEZ-a) br. 1107/70 o dodjeljivanju potpora za željeznički i cestovni promet te promet unutarnjim plovnim putovima (31997R0543, SL L 84, 26.3.1997.), Priopćenja Komisije C(2004) 43 – Smjernice Zajednice o državnim potporama u pomorskom prometu (52004XC0117(01), SL C 013, 17.1.2004.), te Priopćenja Komisije - Smjernice Zajednice za financiranje zračnih luka i potpora za započinjanje poslovanja zračnih prijevoznika koji lete iz regionalnih zračnih luka, (52005XC1209(03), SL C 312, 9.12.2005.).

Odluka o objavljivanju pravila o potpori u prometu ne sadrži odredbu o načinu provedbe predmetnih Uredbi i Priopćenja, obzirom da je priroda Uredbi i Priopćenja takva da je posebna odredba o primjeni suvišna, a potporama u prometu upravlja ministarstvo nadležno za promet.

Odluka o objavljivanju pravila o potpori u prometu stupa na snagu danom objave u Narodnim novinama.