DOMSTOLENS DOM (Anden Afdeling)

9. marts 2006 *

I sag C-323/03,

angående et traktatbrudssøgsmål i henhold til artikel 226 EF, anlagt den 24. juli 2003,

Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber ved I. Martínez del Peral og K. Simonsson, som befuldmægtigede, og med valgt adresse i Luxembourg,

sagsøger,

mod

Kongeriget Spanien ved L. Fraguas Gadea og J.M. Rodríguez Cárcamo, som befuldmægtigede, og med valgt adresse i Luxembourg,

sagsøgt,

* Processprog: spansk.

har

DOMSTOLEN (Anden Afdeling)

sammensat af afdelingsformanden, C.W.A. Timmermans (refererende dommer), samt dommerne J. Makarczyk, R. Silva de Lapuerta, P. Kūris og J. Klučka,

generaladvokat: A. Tizzano
justitssekretær: ekspeditionssekretær M. Ferreira,

på grundlag af den skriftlige forhandling og efter retsmødet den 15. september 2005,

og efter at generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelse den 10. november 2005,

afsagt følgende

Dom

1 Ved stævningen har Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber anmodet Domstolen om at fastslå, at Kongeriget Spanien har tilsidesat artikel 1, 4, 7 og 9 i forordning (EØF) nr. 3577/92 og ikke opfyldt sine forpligtelser i henhold til denne forordning og EF-traktaten, idet det har opretholdt en lovgivning:

— der gør det muligt at give koncession på søtransporttjenester på ría de Vigo til en enkelt erhvervsdrivende i en periode på 20 år, og som bestemmer, at et af tildelingskriterierne for koncessionen er erfaring med transport på nævnte ría

— der giver mulighed for, at sæsontransporttjenesterne med øerne eller de regelmæssige transporttjenester mellem havnene på fastlandet pålægges offentlige tjenesteydelsesforpligtelser

— der gør det muligt at indføre en ordning, der er mere restriktiv end den, der var gældende på ikrafttrædelsesdatoen for Rådets forordning nr. 3577/92 af 7. december 1992 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport i medlemsstaterne (cabotagesejlads) (EFT L 364, s. 7), i det foreliggende tilfælde den ordning, der er fastsat ved resolutionen af 11. juni 1984

— der ikke har været forelagt Kommissionen, før den blev vedtaget.

Retsforskrifter

Fællesskabsbestemmelser

2 EF-traktatens artikel 59 (efter ændring nu artikel 49 EF) fastsatte i første afsnit:

»Inden for rammerne af nedennævnte bestemmelser skal restriktioner, der hindrer fri udveksling af tjenesteydelser inden for Fællesskabet, gradvis afskaffes i løbet af overgangsperioden for så vidt angår statsborgere i medlemsstaterne, der er bosat i et andet af Fællesskabets lande end modtageren af den pågældende ydelse.«

3 EF-traktatens artikel 62 (ophævet ved Amsterdam-traktaten) bestemte:

»Medmindre andet er bestemt i denne traktat, må medlemsstaterne ikke indføre nye begrænsninger i den frihed til udveksling af tjenesteydelser, der faktisk er opnået ved traktatens ikrafttræden.«

4 Forordning nr. 3577/92 bestemmer i artikel 1, stk. 1:

»Fra den 1. januar 1993 gælder princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport i en medlemsstat (cabotagesejlads) for EF-redere, hvis skibe er registreret i en medlemsstat og fører dennes flag, forudsat at skibene opfylder alle betingelserne for at få adgang til cabotage i denne medlemsstat [...]«

5 Artikel 2 i forordning nr. 3577/92 lyder:

» I denne forordning forstås ved:

1) »Tjenesteydelser inden for søtransport i en medlemsstat (cabotagesejlads)«, tjenesteydelser, der sædvanligvis udføres mod betaling, herunder især:

a) fastlandscabotage: søtransport af passagerer eller gods mellem havne på en og samme medlemsstats fastland eller hovedområde uden anløb af øer

[...]

c) ø-cabotage: søtransport af passagerer eller gods mellem:

— havne på en enkelt medlemsstats fastland eller hovedområde og havne på en eller flere af dens øer

— havne på en enkelt medlemsstats øer.

[...]«

6 Artikel 4, stk. 1, i forordning nr. 3577/92 bestemmer:

»En medlemsstat kan indgå kontrakter om offentlig tjeneste eller pålægge rederier, der deltager i fast fart til, fra og mellem øer, forpligtelser til offentlig tjeneste som betingelse for adgang til at udføre den pågældende transport.«

7 Artikel 6 i forordning nr. 3577/92 er affattet således:

»1. Følgende tjenesteydelser inden for transport i Middelhavet og langs Spaniens, Portugals og Frankrigs kyster undtages midlertidigt fra denne forordnings anvendelsesområde:

— krydstogter, indtil den 1. januar 1995

— fragt af strategiske produkter (olie, olieprodukter og drikkevand), indtil den 1. januar 1997

— tjenesteydelser, som udføres af skibe på under 650 BT, indtil den 1. januar 1998

— fast passager- og færgefart, indtil den 1. januar 1999.

2. Ø-cabotage i Middelhavet og cabotage til og fra De Kanariske Øer, Azorerne og Madeira, Ceuta og Melilla, de franske øer langs Atlanterhavskysten og de franske oversøiske departementer undtages indtil den 1. januar 1999 midlertidigt fra denne forordnings anvendelsesområde.

3. Af hensyn til den socioøkonomiske samhørighed forlænges den i stk. 2 nævnte undtagelse for Grækenlands vedkommende indtil den 1. januar 2004 for så vidt angår fast passager- og færgefart og tjenesteydelser, som udføres af skibe på under 650 BT.«

8 Artikel 7 i forordning nr. 3577/92 bestemmer:

»Artikel 62 i traktaten finder anvendelse på de områder, der omfattes af denne forordning.«

9 Artikel 9 i forordning nr. 3577/92 lyder:

»Inden vedtagelsen af love eller administrative bestemmelser i henhold til denne forordning rådfører medlemsstaterne sig med Kommissionen. De meddeler denne alle således vedtagne bestemmelser.«

De nationale bestemmelser

10 Den 9. april 1999 vedtog den selvstyrende region Galicien lov nr. 4/1999, som fastsatte, at offentlig søtransport af rejsende på ría de Vigo er en offentlig tjenesteydelse, der henhører under den regionale galliciske regering (ley 4/1999 de declaración de servicio público de titularidad de la Junta de Galicia del transporte público marítimo de viajeros en la ría de Vigo, BOE nr. 118 af 18.5.1999, s. 18552, herefter »lov nr. 4/1999«).

11 I henhold til denne lovs artikel 2, stk. 2 og 3, forvalter Galiciens regionale myndigheder — gennem tildeling af en administrativ koncession på 20 år, som kan forlænges med højst 10 år — indirekte søtransporttjenesterne vedrørende rejsende på ría de Vigo.

12 Artikel 3 i lov nr. 4/1999 bestemmer, at denne koncession tildeles ved offentligt udbud, og at der bl.a. vil blive taget hensyn til opnået erfaring med transport på ría de Vigo, tjenesteydelsernes kvalitet, takster, arbejdsgivers ansættelse af arbejdskraft til transport på ría de Vigo på grundlag af kriterier vedrørende anciennitet og faglig dygtighed samt til garantier vedrørende bevaring af Cíes-øernes naturlige miljø.

13 Den ordning, der var gældende før lov nr. 4/1999, var fastsat ved en resolution af 11. juni 1984, i medfør af hvilken levering af faste passager- og varetransportydelser mellem Vigo og Cangas og mellem Vigo og Moaña var betinget af meddelelse af en godkendelse på ti år med mulighed for forlængelse.

Den administrative procedure

14 Kommissionen, som efter at have modtaget flere klager fandt, at lov nr. 4/1999 ikke var i overensstemmelse med forordning nr. 3577/92, sendte den 19. juli 2000 Kongeriget Spanien en åbningsskrivelse, som Kongeriget Spanien besvarede ved skrivelse af 5. oktober 2000.

15 Da Kommissionen ikke fandt forklaringerne i dette svar tilfredsstillende, sendte den den 7. maj 2001 Kongeriget Spanien en begrundet udtalelse, hvori den opfordrede medlemsstaten til at træffe de nødvendige foranstaltninger for at efterkomme udtalelsen inden for en frist på to måneder efter meddelelsen af udtalelsen.

16 Da den stadig fandt, at de spanske myndigheder ikke havde truffet de nødvendige foranstaltninger for at efterkomme de forpligtelser, der følger af forordning nr. 3577/92, besluttede Kommissionen at anlægge nærværende sag.

Om søgsmålet

Om anvendelsen af forordning nr. 3577/92 på søtransporttjenester inden for ría de Vigos område

17 Før Kommissionens fire klagepunkter om tilsidesættelse af henholdsvis artikel 1, 4, 7 og 9 i forordning nr. 3577/92 gennemgås, skal der tages stilling til den spanske regerings argument, hvorefter søgsmålet under alle omstændigheder er ubegrundet, idet forordningen ikke finder anvendelse på den søtransport, der ydes inden for ría de Vigos område i henhold til lov nr. 4/1999.

18 Ifølge den spanske regering skal der ved »cabotagesejlads« forstås søtransport af gods eller passagerer mellem havne. Imidlertid udgør transport, der foregår inden for ría de Vigo, hverken søtransport eller transport mellem havne i den forstand, hvori disse begreber er anvendt i forordning nr. 3577/92.

19 Hvad for det første angår begrebet søtransport har den spanske regering gjort gældende, at fællesskabslovgiver, da der blev lovgivet om søtransport, sigtede på de ydre farvande og ikke på de indre farvande. De ydre farvande svarer i den forbindelse til søterritoriet, således som dette er defineret i internationale traktater og nærmere bestemt i artikel 8 i De Forenede Nationers havretskonvention af 10. december 1982 (herefter »Montego Bay-konventionen«), som stiller det i modsætning til indre farvande, dvs. farvandene på den landvendte side af søterritoriets basislinje.

20 Desuden bygger forordning nr. 3577/92 ifølge den spanske regering på det princip, at cabotage både er et essentielt led i Fællesskabets samfærdselssystem og et nødvendigt redskab til etableringen af det indre marked. Imidlertid har sejlads, der alene finder sted på de indre farvande, i modsætning til sejlads i ydre farvande eller på søterritoriet, en yderst begrænset social og økonomisk virkning, der kun i beskeden grad påvirker målsætningen om at gennemføre det indre marked inden for Fællesskabet.

21 For det andet har den spanske regering gjort gældende, at sejlads på ría de Vigo ikke udgør sejlads mellem havne, dels fordi ría de Vigo i medfør af de nationale retsregler, der finder anvendelse, som helhed hører til det område, der betjenes af havnen i Vigo, dels fordi Cíes-øerne ikke har en havn, men blot en landgangskaj for rejsende, hvis fortøjningskapacitet er yderst begrænset.

22 Endelig har den spanske regering anført, at det tillige følger af definitionen af begreberne havområde og havneområde i artikel 2 i Rådets direktiv 98/18/EF af 17. marts 1998 om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe (EFT L 144, s. 1), at havneområdet omfatter hele ría de Vigos søterritorium. Således anses dette område ikke efter Fællesskabets egen lovgivning for et havområde.

23 Ved fortolkningen af en fællesskabsbestemmelse skal der ikke blot tages hensyn til ordlyden, men også til den sammenhæng, hvori bestemmelsen indgår, og de mål, der forfølges med den ordning, som den udgør en del af (dom af 7.6.2005, sag C-17/03, VEMW m.fl., Sml. I, s. 4983, præmis 41 og den deri nævnte retspraksis).

24 Heraf følger, at ved fortolkningen af udtrykkene »søtransport [...] mellem havne«, som indgår i definitionerne af fastlandscabotage og ø-cabotage i artikel 2, nr. 1, litra a) og c), i forordning nr. 3577/92, skal formålet med forordningen — nemlig at

gennemføre fri udveksling af tjenesteydelser i cabotagesejlads på de i forordningen fastlagte vilkår og med forbehold af de deri fastlagte undtagelser — tages i betragtning (jf. dom af 20.2.2001, sag C-205/99, Analir m.fl., Sml. I, s. 1271, præmis 19).

25 Imidlertid vil en sidestilling af begrebet søen i den forstand, hvori dette er anvendt i forordning nr. 3577/92, med begrebet søterritoriet i den forstand, hvori dette er anvendt i Montego Bay-konventionen, kunne skade opnåelsen af dette formål. Hvis anvendelsen af nævnte forordning var begrænset til søterritoriet i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i konventionen, ville dette nemlig hindre gennemførelsen af fri udveksling af potentielt betydelige tjenesteydelser inden for søtransport, som forordningen tilsigter, når disse gennemføres i farvandene på den landvendte side af den basislinje for søterritoriet, som staterne kan trække i medfør af den nævnte konvention, og derved lukke bugters naturlige indsejlingsveje.

26 Endvidere fremgår det ikke af forordning nr. 3577/92, at fællesskabslovgiver har villet begrænse dennes anvendelsesområde til søterritoriet i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i Montego Bay-konventionen.

27 Følgelig kan en sådan sidestilling ikke godtages.

28 Argumentet, hvorefter sejlads på en ría såsom ría de Vigo kun i ringe grad vil påvirke målsætningen om at gennemføre det indre marked, er heller ikke relevant. Der er nemlig ikke i forordning nr. 3577/92 holdepunkter for at antage, at dens anvendelsesområde skulle afhænge af den virkning, sejlads i et bestemt område socialt og økonomisk har på gennemførelsen af det indre marked.

29 Det følger heraf, at de omstændigheder, som den spanske regering har påberåbt sig, ikke godtgør, at en ría — dvs. en floddal oversvømmet af havet — som ría de Vigo ikke er en del af søen i den forstand, hvori udtrykket anvendes i forordning nr. 3577/92.

30 Endvidere kan argumentet, hvorefter søtransporttjenester på ría de Vigo ikke gennemføres mellem havne som omhandlet i forordning nr. 3577/92, heller ikke tiltrædes.

31 Modsat direktiv 98/18, som i artikel 2, litra p), definerer »havneområde« som »et område, som efter medlemsstaternes definition ikke er et havområde [...]«, indeholder forordning nr. 3577/92 nemlig ingen henvisning til nævnte staters ret for så vidt angår definitionen af begrebet »havn«.

32 Imidlertid følger det såvel af kravene om en ensartet anvendelse af fællesskabsretten som af lighedsprincippet, at en bestemmelse i fællesskabsretten, som ikke indeholder nogen udtrykkelig henvisning til medlemsstaternes ret med henblik på at fastlægge dens betydning og rækkevidde, normalt i hele Fællesskabet skal undergives en selvstændig og ensartet fortolkning, som skal søges under hensyntagen til bestemmelsens kontekst og formålet med den pågældende ordning (dom af 26.5.2005, sag C-43/04, Stadt Sundern, Sml. I, s. 4491, præmis 24 og den deri nævnte retspraksis).

33 I henseende hertil og i betragtning af den kontekst, som forordning nr. 3577/92 må bedømmes ud fra, og efter det formål, den forfølger, nemlig gennemførelsen af fri udveksling af tjenesteydelser inden for cabotagesejlads, omfatter begrebet havn som omhandlet i den nævnte forordning infrastrukturer, selv af begrænset omfang, hvis funktion er at muliggøre ind- og udskibning af varer eller personer, der transporteres ad søvejen. Følgelig udgør de infrastrukturer, der findes på Cíes-øerne, havne i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i forordning nr. 3577/92.

34 Desuden følger det af den selvstændige og ensartede fortolkning af begrebet havn i forordningens forstand, at de infrastrukturer, der findes i byerne Vigo, Cangas og Moaña, må anses for omfattet af dette begreb, eftersom disse byer hver især råder over infrastrukturer, der muliggør ind- og udskibning af personer og lastning og losning af varer, der transporteres ad søvejen.

35 Det følger af ovenstående, at de tjenesteydelser i form af søtransport af passagerer inden for ría de Vigo, som er omfattet af lov nr. 4/1999, udgør tjenesteydelser inden for søtransport mellem havne i dette begrebs forstand i forordning nr. 3577/92. Heraf følger, at denne forordning finder anvendelse på de nævnte tjenesteydelser.

Det første klagepunkt om tilsidesættelse af artikel 1 i forordning nr. 3577/92

36 Kommissionen har anført, at lov nr. 4/1999 tilsidesætter artikel 1 i forordning nr. 3577/92 i to henseender: for det første ved at forbeholde en enkelt virksomhed at udbyde tjenesteydelser i form af søtransport af passagerer på ría de Vigo ved tildeling af en administrativ koncession med en løbetid på 20 år, hvilket hindrer adgangen til markedet i koncessionens løbetid; og for det andet ved at opretholde kravet om opnået erfaring med transport på ría de Vigo som kriterium for udvælgelsen af den koncessionerede virksomhed, hvilket fortrinsstiller den erhvervsdrivende, som allerede er der, og medfører en diskrimination af erhvervsdrivende i andre medlemsstater.

37 Den spanske regering har heroverfor indvendt, at koncessionsordningen for søtransport af passagerer i ría de Vigo er begrundet i tvingende almene hensyn i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i Domstolens praksis.

38 For det første har denne regering anført, at sejltrafikken til Cíes-øerne, som er den eneste mulige forbindelse med disse øer, af miljømæssige grunde bør være begrænset. Antallet af personer, der dagligt tillades at besøge de nævnte øer, er nemlig undergivet en nærmere fastsat begrænsning, og den eneste hensigtsmæssige måde, hvorpå denne begrænsning kan håndhæves, er at kontrollere antallet af personer, der sejler til denne destination. Hertil kommer, at den begrænsede kajkapacitet, som disse øer råder over, ikke vil kunne holde til en stærk søtrafik.

39 For det andet er søtransportforbindelsen mellem byerne Vigo, Cangas og Moaña den mest direkte, den enkleste, hurtigste og mest økonomiske. En eventuel nedlæggelse heraf ville få alvorlige konsekvenser for tilrettelæggelsen af trafikken i det geografiske område Vigo og Morrazo-halvøen og ville afstedkomme vanskeligheder i form af overdreven brug af og overbelastning af landtransportinfrastrukturerne. Imidlertid giver tjenesteydelserne i relation til denne forbindelse underskud og har følgelig en uvis eller skrøbelig økonomisk levedygtighed. Følgelig ville fuldstændig liberalisering af disse tjenesteydelser sandsynligvis bevirke, at Vigo-Cangas-Moaña-linjen forsvandt eller blev drevet på utilfredsstillende vilkår i henseende til sikkerhed, regelmæssighed og takster.

40 For det tredje har den spanske regering gjort gældende, at søtrafik på ría de Vigo bør være under kontrol og dens omfang begrænset. Det drejer sig nemlig om et afgrænset geografisk område, hvor forskelligartede aktiviteter skal sameksistere, hvoraf visse — såsom muslingefiskeri, der udføres ved hjælp af slæbepramme eller flydende fangstredskaber — klart medfører behov for begrænsninger i søtrafikken.

41 For det fjerde kan koncessionens varighed ifølge den spanske regering begrundes i nødvendigheden af at afskrive betydelige investeringer.

42 Hvad endelig angår opnået erfaring med transport på ría de Vigo som udvælgelseskriterium for den virksomhed, som får tildelt koncessionen, har den spanske regering anført, at kriteriet ikke har været afgørende for tildeling af koncessionen og ej heller har ført til fastholdelse af den virksomhed, som allerede havde aktiviteterne på ría de Vigo. Desuden har den spanske regering i sin duplik nævnt ophævelsen af det nævnte kriterium ved en lov af 23. december 2003.

43 Det bemærkes, at artikel 1 i forordning nr. 3577/92 klart fastsætter princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for cabotagesejlads i Fællesskabet (dommen i sagen Analir m.fl., præmis 20, og dom af 21.10.2004, sag C-288/02, Kommissionen mod Grækenland, Sml. I, s. 10071, præmis 29).

44 En national foranstaltning, der via en administrativ koncession på 20 år, som kan forlænges med 10 år, forbeholder en enkelt virksomhed retten til at udbyde tjenesteydelser inden for søtransport, kan vanskeliggøre eller ligefrem udelukke ikke-hjemmehørende virksomheders levering af sådanne tjenesteydelser og udgør dermed en hindring for den frie udveksling af tjenesteydelser. Tilsvarende gælder opnået erfaring med transport på ría de Vigo som udvælgelseskriterium (jf. i denne retning dommen i sagen Analir m.fl., præmis 22, og dommen i sagen Kommissionen mod Grækenland, præmis 30)

45 Hvad angår spørgsmålet, om sådanne hindringer kan anses for at være begrundede, må det tillægges betydning, at den frie udveksling af tjenesteydelser, som er et grundlæggende princip i traktaten, kun kan begrænses ved regler, der er begrundet i tvingende almene hensyn, og som gælder for enhver person eller ethvert selskab, der driver virksomhed på værtsmedlemsstatens område. De nationale regler må for at kunne opfylde dette begrundelseskrav være et passende middel for gennemførelsen af det tilstræbte mål og ikke gå videre end nødvendigt for at nå dette (dommen i sagen Analir m.fl., præmis 25 og den deri nævnte retspraksis, og dommen i sagen Kommissionen mod Grækenland, præmis 32). Dette er imidlertid ikke tilfældet i den foreliggende sag.

46 Hvad angår Cíes-øerne, og som Kommissionen med rette har anført, kan mindre begrænsende foranstaltninger end den nævnte koncession — såsom etablering af en ordning med reservation og salg af besøgspladser — nemlig iværksættes med henblik på at tilpasse trafikken til disse øer såvel til de miljømæssige krav som til den begrænsede kajkapacitet, som den spanske regering har nævnt.

47 Hvad dernæst angår kravene i relation til tilrettelæggelsen af trafikken i den geografiske zone Vigo og på Morrazo-halvøen bemærkes det, således som generaladvokaten har anført i punkt 49 i forslaget til afgørelse, at den spanske regering ikke har påvist, at passagertransporttjenester fra kyst til kyst på ría de Vigo, der ifølge oplysningerne i dens replik angår 1,3 mio. passagerer pr. år, bør være genstand for en koncession på 20 år, som kan forlænges til 30 år, og som tilstås en enkelt erhvervsdrivende.

48 Desuden har denne regering heller ikke godtgjort, at tæt maritim trafik på ría de Vigo vil skabe vanskeligheder, der ikke vil kunne imødegås på anden måde end ved fastsættelse af en så restriktiv foranstaltning som koncessionen, og — selv om det antages, at betydelige investeringer vil være påkrævede med henblik på at opretholde de omhandlede søtransportforbindelser — heller ikke, at disse ikke ville kunne afskrives i løbet af 20 eller endog 30 år.

49 Hvad endelig angår udvælgelseskriteriet vedrørende opnået erfaring med transport på ría de Vigo bemærkes blot, at den spanske regering ikke har henvist til tvingende almene hensyn, der kan berettige den begrænsning, der udspringer af dette kriterium.

50 Hertil kommer, at den omstændighed, at kriteriet ikke har været afgørende for tildelingen, ikke er relevant, idet en konstatering af, at en medlemsstat har overtrådt sine forpligtelser, ikke forudsætter, at der følger en skade deraf (dom af 5.3.1998, sag C-175/97, Kommissionen mod Frankrig, Sml. I, s. 963, præmis 14 og den deri nævnte retspraksis).

51 Ophævelsen af det nævnte kriterium ved en lov af 23. december 2003 er ligeledes uden betydning. Ifølge Domstolens faste praksis skal spørgsmålet om, hvorvidt der foreligger et traktatbrud, nemlig vurderes på baggrund af medlemsstatens forhold ved udløbet af fristen i den begrundede udtalelse, således at ændringer af forholdene i tiden derefter ikke kan tages i betragtning (jf. dom af 29.1.2004, sag C-209/02, Kommissionen mod Østrig, Sml. I, s. 1211, præmis 16 og den deri nævnte retspraksis).

52 Det følger af det foregående, at der må gives sagsøgeren medhold i det første klagepunkt.

Det andet klagepunkt om en tilsidesættelse af artikel 4 i forordning nr. 3577/92

53 Ifølge Kommissionen fremgår det af artikel 4 i forordning nr. 3577/92, at en medlemsstat kun kan indgå kontrakter om offentlig tjeneste med rederiselskaber eller pålægge sådanne selskaber forpligtelser til offentlig tjeneste, hvis de deltager i fast fart til, fra og mellem øer.

54 Imidlertid kan transporttjenester på ría de Vigo ikke anses for fast fart til, fra og mellem øer. Dels er de faste forbindelser, som ruterne Vigo-Cangas og Vigo-Moaña,

nemlig ikke ø-cabotage, dels er sejladsbetjeningen til Cíes-øerne ikke fast, men sæsonafhængig og turistbaseret.

55 Den spanske regering har anført, at artikel 4 i forordning nr. 3577/92 ikke desto mindre finder anvendelse i den foreliggende sag.

56 I henhold til denne regering støttes muligheden for at indgå kontrakter om offentlig tjeneste vedrørende søtransportydelser med eller mellem øerne eller pålægge sådanne tjenesteydelser forpligtelser til offentlig tjeneste således på, at der i disse tilfælde er tale om den eneste måde, hvorpå en forbindelse mellem øerne eller mellem øerne og fastlandet kan etableres inden for det pågældende område. Der er således grund til at anvende en ordning, der er identisk eller sammenlignelig med den, der er fastsat i forordningens artikel 4, på søtransportforbindelser inden for en ría, når de eksisterende landtransportforbindelser er langt mere besværlige.

57 Kommissionen har erkendt, at artikel 4 faktisk undtagelsesvis kan finde anvendelse på andre søtransportydelser end sådanne til, fra eller mellem øer, særligt når der er tale om en ría eller en fjord, hvor en landforbindelse er så lang eller vanskelig, at den ikke er noget reelt alternativ til en søtransportforbindelse. Den finder imidlertid, at en sådan undtagelsessituation ikke foreligger i nærværende sag.

58 Hvis det antages, at artikel 4 i forordning nr. 3577/92 undtagelsesvis kan anvendes på visse andre søtransporttjenester end sådanne til, fra eller mellem øer, bemærkes det — således som generaladvokaten har anført i punkt 43 og 44 i forslaget til afgørelse — at byerne Vigo, Cangas og Moaña ud over søtransportforbindelser råder over et vejnet, der forbinder dem direkte og gør dem lette at nå. Under disse omstændigheder kan faste søtransporttjenester mellem disse byer under ingen omstændigheder sidestilles med søtransporttjenester til, fra eller mellem øer.

59 Hvad angår søtransportydelser til og fra Cíes-øerne har den spanske regering ikke bestridt, at disse ikke udgør tjenesteydelser i fast fart.

60 Det følger heraf, at der må gives sagsøgeren medhold i det andet klagepunkt.

Det tredje klagepunkt om en tilsidesættelse af artikel 7 i forordning nr. 3577/92

61 Ifølge Kommissionen forbydes det i artikel 7 i forordning nr. 3577/92 medlemsstaterne at indføre nye ordninger, der er mere restriktive end de, der fandt anvendelse på forordningens ikrafttrædelsesdato, nemlig den 1. januar 1993. Den ordning, der gjaldt før vedtagelsen af lov nr. 4/1999, var imidlertid mindre restriktiv end den ordning, der blev fastsat med loven.

62 Med hensyn hertil bemærkes det, at forordningens artikel 7 må fortolkes i lyset af den umiddelbart foregående bestemmelse. Mens den nævnte forordnings artikel 6 i visse tilfælde tillader medlemsstaterne at opretholde eksisterende restriktioner efter den 1. januar 1993 og i en periode, der allersenest udløber den 1. januar 2004, foreskriver artikel 7 nærmere bestemt, at disse stater ikke må indføre nye begrænsninger set i forhold til den bestående situation. De to bestemmelser supplerer følgelig hinanden og udgør faktisk to dele af et system til gradvis liberalisering.

63 Denne fortolkning af artikel 6 og 7 i forordning nr. 3577/92 understøttes af den omstændighed, at ophævelsen ved Amsterdam-traktaten af EF-traktatens artikel 62 — som den nævnte artikel 7 henviser til, og som fastsatte et forbud for medlemsstaterne mod at indføre nye restriktioner for udveksling af tjenesteydelser — faldt sammen med ophævelsen i artikel 49, stk. 1, EF af henvisningen til den gradvise afskaffelse i løbet af overgangsperioden af restriktioner, der hindrer fri udveksling af tjenesteydelser inden for Fællesskabet.

64 Som generaladvokaten har anført i punkt 75 i forslaget til afgørelse, følger det heraf, at artikel 7 i forordning nr. 3577/92 kun giver mening, når den ses i sammenhæng med den gradvise liberalisering af tjenesteydelser, som denne forordning tilsigter.

65 Heraf følger, at spørgsmålet, om Kongeriget Spanien har tilsidesat sine forpligtelser i henhold til artikel 7 i forordning nr. 3577/92 på grund af den selvstyrende region Galiciens vedtagelse af lov nr. 4/1999, kun er relevant, hvis søtransportydelserne på ría de Vigo var omfattet af samme forordnings artikel 6 på datoen for udløbet af fristen fastsat i den begrundede udtalelse.

66 Da dette ikke var tilfældet, må det tredje klagepunkt forkastes som ugrundet.

Det fjerde klagepunkt om en tilsidesættelse af artikel 9 i forordning nr. 3577/92

67 Kommissionen har gjort gældende, at lov nr. 4/1999 ikke har været forelagt den før vedtagelsen, hvilket udgør en tilsidesættelse af pligten i artikel 9 i forordning nr. 3577/92.

68 I denne henseende bemærkes, at nævnte artikel 9 bestemmer, at »[i]nden vedtagelsen af love eller administrative bestemmelser i henhold til [...] forordning rådfører medlemsstaterne sig med Kommissionen«.

69 Eftersom lov nr. 4/1999 indeholder sådanne bestemmelser, og den spanske regering ikke har bestridt, at loven ikke har været forelagt Kommissionen, må der gives sagsøgeren medhold i det fjerde klagepunkt.

70 Det følger i det hele af ovenstående, at Kongeriget Spanien har tilsidesat artikel 1, 4 og 9 i forordning nr. 3577/92 og ikke opfyldt sine forpligtelser i henhold til denne forordning, idet det har opretholdt en lovgivning:

— der gør det muligt at give koncession på søtransporttjenester vedrørende passagerer på ría de Vigo til en enkelt erhvervsdrivende i en periode på 20 år, og som bestemmer, at et af tildelingskriterierne for denne koncession er erfaring med transport på nævnte ría

— der giver mulighed for, at sæsontransporttjenesterne med øerne eller de regelmæssige transporttjenester mellem havnene på fastlandet pålægges offentlige tjenesteydelsesforpligtelser

— der ikke har været forelagt Kommissionen, før den blev vedtaget.

Sagens omkostninger

71 Ifølge procesreglementets artikel 69, stk. 2, pålægges det den tabende part at betale sagens omkostninger, hvis der er nedlagt påstand herom. Da Kommissionen har nedlagt påstand om, at Kongeriget Spanien tilpligtes at betale sagens omkostninger, og dette har tabt sagen, bør det pålægges Kongeriget Spanien at betale sagens omkostninger.

På grundlag af disse præmisser udtaler og bestemmer Domstolen (Anden Afdeling):

1) Kongeriget Spanien har tilsidesat sine forpligtelser i henhold til artikel 1, 4 og 9 i Rådets forordning (EØF) nr. 3577/92 af 7. december 1992 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport i medlemsstaterne (cabotagesejlads), idet det har opretholdt en ordning:

— der gør det muligt at give koncession på søtransporttjenester på ría de Vigo til en enkelt erhvervsdrivende i en periode på 20 år, og som bestemmer, at et af tildelingskriterierne for denne koncession er erfaring med transport på nævnte ría

— der giver mulighed for, at sæsontransporttjenesterne med øerne eller de regelmæssige transporttjenester mellem havnene på fastlandet pålægges offentlige tjenesteydelsesforpligtelser

— **der ikke har været forelagt Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber, før den blev vedtaget.**

2) Kongeriget Spanien frifindes i øvrigt.

3) Kongeriget Spanien betaler sagens omkostninger.

Underskrifter