ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (druhého senátu)

9. března 2006 *

Ve věci C-323/03,

jejímž předmětem je žaloba pro nesplnění povinnosti na základě článku 226 ES, podaná dne 24. července 2003,

Komise Evropských společenství, zastoupená I. Martínez del Peral a K. Simonssonem, jako zmocněnci, s adresou pro účely doručování v Lucemburku,

žalobkyně,

proti

Španělskému království, zastoupenému L. Fraguas Gadea a J. M. Rodríguezem Cárcamem, jako zmocněnci, s adresou pro účely doručování v Lucemburku,

žalovanému,

* Jednací jazyk: španělština.

SOUDNÍ DVŮR (druhý senát),

ve složení C. W. A. Timmermans (zpravodaj), předseda senátu, J. Makarczyk, R. Silva de Lapuerta, P. Kūris a J. Klučka, soudci,

generální advokát: A. Tizzano,
vedoucí soudní kanceláře: M. Ferreira, vrchní rada,

s přihlédnutím k písemné části řízení a po jednání konaném dne 15. září 2005,

po vyslechnutí stanoviska generálního advokáta na jednání konaném dne 10. listopadu 2005,

vydává tento

Rozsudek

1 Svou žalobou se Komise Evropských společenství domáhá, aby Soudní dvůr určil, že Španělské království tím, že ponechalo v platnosti právní úpravu:

— jež umožňuje udělit koncesi na provozování služeb námořní dopravy v zálivu Vigo jedinému provozovateli na období dvaceti let a stanoví, že jedním z požadavků na udělení koncese je zkušenost s dopravou v uvedeném zálivu,

— jež umožňuje uložit sezónním službám dopravy na ostrovy nebo pravidelným službám dopravy mezi pevninskými přístavy závazky veřejných služeb,

— jež umožňuje zavést přísnější režim než režim použitelný v době vstupu v platnost nařízení Rady (EHS) č. 3577/92 ze dne 7. prosince 1992 o uplatňování zásady volného pohybu služeb v námořní dopravě v členských státech (námořní kabotáž) (Úř. věst. L 364, s. 7; Zvl. vyd. 06/02, s. 10), v projednávaném případě režim zavedený rozhodnutím ze dne 11. června 1984,

— jež nebyla před svým přijetím předmětem konzultace s Komisí,

porušilo články 1, 4, 7 a 9 nařízení č. 3577/92 a nesplnilo povinnosti, které pro ně z tohoto nařízení a ze Smlouvy o ES vyplývají.

Právní rámec

Právo Společenství

2 Článek 59 Smlouvy o ES (nyní po změně článek 49 ES) ve svém prvním pododstavci stanovil:

„Podle následujících ustanovení budou v průběhu přechodného období postupně odstraněna omezení volného pohybu služeb uvnitř Společenství pro státní příslušníky členských států, kteří podnikají v jiném státě Společenství, než se nachází příjemce služeb.“ *(neoficiální překlad)*

3 Článek 62 Smlouvy o ES (zrušený Amsterodamskou smlouvou) stanovil:

„Členské státy nezavedou nová omezení volného pohybu služeb, kterého již bylo dosaženo ke dni vstupu této smlouvy v platnost, nestanoví-li tato smlouva jinak."

4 Nařízení č. 3577/92 ve svém čl. 1 odst. 1 stanoví:

„Volný pohyb služeb v námořní dopravě uvnitř členského státu (námořní kabotáž) platí od 1. ledna 1993 pro všechny majitele lodí ze Společenství provozující lodě registrované v členském státě a plující pod vlajkou tohoto členského státu, pokud tyto lodě vyhovují všem podmínkám pro provoz kabotáže v daném členském státě [...]"

5 Podle článku 2 nařízení č. 3577/92:

„Pro účely tohoto nařízení se:

1) ‚službami námořní dopravy uvnitř členského státu (námořní kabotáží)' rozumí služby běžně poskytované za úhradu, zahrnující zejména:

a) ‚pevninskou kabotáž': přeprava cestujících nebo zboží po moři mezi přístavy na pevnině nebo hlavním území téhož členského státu bez zastávek v ostrovních přístavech;

[...]

c) ‚ostrovní kabotáž': přeprava cestujících nebo zboží po moři mezi

— přístavy na pevnině a na jednom nebo více ostrovech téhož členského státu,

— přístavy na ostrovech téhož členského státu.

[...]"

6 Článek 4 odst. 1 nařízení č. 3577/92 stanoví:

„Členský stát může uzavřít zakázky [smlouvy] na veřejné služby nebo uložit závazky veřejných služeb jako podmínku pro poskytování služeb kabotáže společnostem lodní dopravy podílejícím se na pravidelné dopravě na ostrovy, z ostrovů a mezi ostrovy."

7 Znění článku 6 nařízení č. 3577/92 je následující:

„1. Odchylně se z oblasti působnosti tohoto nařízení dočasně vyjímají tyto služby námořní dopravy provozované ve Středomoří a podél pobřeží Španělska, Portugalska a Francie:

— výletní plavby, do 1. ledna 1995,

— přeprava strategického zboží (ropa, ropné produkty, pitná voda), do 1. ledna 1997,

— služby lodí menších než 650 gt, do 1. ledna 1998,

— pravidelné služby osobní a trajektové přepravy, do 1. ledna 1999.

2. Odchylně se z uplatňování tohoto nařízení dočasně vyjímá ostrovní kabotáž ve Středozemním moři a kabotáž, pokud jde o Kanárské ostrovy, Azory, Madeiru, Ceutu a Melillu, francouzské ostrovy podél atlantického pobřeží a francouzské zámořské departementy, a to do 1. ledna 1999.

3. Z důvodu sociální a hospodářské soudržnosti se odchylky stanovené v odstavci 2 rozšiřují na Řecko až do 1. ledna 2004 pro pravidelné služby osobní a trajektové přepravy a lodi menší než 650 gt."

8 Článek 7 nařízení č. 3577/92 stanoví:

„Na otázky v působnosti tohoto nařízení se vztahuje článek 62 Smlouvy."

9 Podle článku 9 nařízení č. 3577/92:

„Před přijetím právních a správních předpisů k provedení tohoto nařízení konzultují členské státy Komisi. Uvědomí ji o každém přijatém opatření."

Vnitrostátní právní předpisy

10 Dne 9. dubna 1999 Autonomní společenství Galicie přijalo zákon 4/1999, kterým prohlásilo veřejnou námořní přepravu cestujících v zálivu Vigo službou ve veřejném zájmu patřící regionální vládě Galicie (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 č. 118 ze dne 18. května 1999, s. 18552, dále jen „zákon 4/1999").

11 Regionální správa Galicie na základě čl. 2 odst. 2 a odst. 3 tohoto zákona nepřímo spravuje služby veřejné námořní přepravy cestujících v zálivu Vigo prostřednictvím udělení správní koncese na dvacet let, s možností obnovy na maximální období deseti let.

12 Článek 3 zákona 4/1999 stanoví, že tato koncese bude udělena prostřednictvím veřejného výběrového řízení a že se mezi jiným přihlédne k získaným zkušenostem v oblasti dopravy v zálivu Vigo, kvalitě služeb, tarifům, závazku zaměstnat pracovníky pro dopravu v zálivu Vigo na základě kritérií odpracovaných let a profesionalismu, jakož i k zárukám zachování přirozeného prostředí ostrovů Cíes.

13 Režim, který byl v platnosti před zákonem 4/1999, byl zaveden rozhodnutím ze dne 11. června 1984, na základě něhož poskytování služeb pravidelné námořní přepravy cestujících nebo zboží mezi Vigem a Cangas, jakož i mezi Vigem a Moaña podléhalo udělení povolení na obnovitelné období deseti let.

Postup před zahájením soudního řízení

14 Po obdržení několika stížností zaslala Komise, jelikož měla za to, že zákon 4/1999 není v souladu s nařízením č. 3577/92, Španělskému království dne 19. července 2000 výzvu dopisem, na který Španělské království odpovědělo dopisem ze dne 5. října 2000.

15 Jelikož Komise nepovažovala vysvětlení uvedená v této odpovědi za dostatečná, zaslala dne 7. května 2001 Španělskému království odůvodněné stanovisko, kterým vyzvala tento členský stát k přijetí opatření nezbytných k tomu, aby vyhověl tomuto stanovisku ve lhůtě dvou měsíců od jeho oznámení.

16 Jelikož však opatření nezbytná ke splnění povinností vyplývajících z nařízení č. 3577/92 nebyla španělskými orgány přijata, Komise se rozhodla podat tuto žalobu.

K žalobě

K použití nařízení č. 3577/92 na služby námořní přepravy v zálivu Vigo

17 Před přezkoumáním čtyř žalobních důvodů, kterých se dovolává Komise a které vycházejí z porušení článků 1, 4, 7 a 9 nařízení č. 3577/92, je namístě rozhodnout o argumentu španělské vlády, podle něhož není žaloba v žádném případě opodstatněná, jelikož se toto nařízení neuplatní na služby námořní přepravy v zálivu Vigo upravené zákonem 4/1999.

18 Podle této vlády je třeba „námořní kabotáží" rozumět přepravu zboží a cestujících po moři mezi přístavy. Námořní přeprava v zálivu Vigo přitom není přepravou po moři, ani přepravou mezi přístavy ve smyslu, který mají tyto pojmy v rámci nařízení č. 3577/92.

19 Zaprvé ohledně pojmu dopravy po moři španělská vláda tvrdí, že zákonodárce Společenství měl při úpravě námořní dopravy na mysli volné moře, a nikoli vnitřní vody. Přitom volné moře odpovídá pobřežnímu moři, tak jak je definováno v mezinárodních úmluvách, a to konkrétněji v článku 8 Úmluvy OSN o mořském právu ze dne 10. prosince 1982 (dále jen „Úmluva z Montego Bay"), podle kterého je pobřežní moře protikladem k vnitřním vodám, tedy vodám prostírajícím se směrem k pevnině od základní linie pobřežního moře.

20 Podle uvedené vlády je ostatně nařízení č. 3577/92 založeno na principu, podle kterého je kabotáž podstatným prvkem komunikačního systému Společenství a současně nezbytným nástrojem k vytvoření vnitřního trhu. Přitom na rozdíl od plavby na volném moři nebo na pobřežním moři má plavba uskutečněná v plném rozsahu ve vnitřních vodách krajně omezený hospodářský a sociální dopad, jenž pouze slabě ovlivňuje vytvoření vnitřního trhu v rámci Společenství.

21 Zadruhé španělská vláda uplatňuje, že plavba v zálivu Vigo není plavbou mezi přístavy, jelikož jednak na základě příslušné vnitrostátní právní úpravy celý uvedený záliv tvoří součást zóny služeb přístavu Vigo, a jednak na ostrovech Cíes není přístav, nýbrž pouze nábřeží k vylodění cestujících, jehož kotvící kapacita je krajně omezená.

22 Nakonec uvedená vláda tvrdí, že z pojmů námořní oblasti a oblasti přístavu obsažených v článku 2 směrnice Rady 98/18/ES ze dne 17. března 1998 o bezpečnostních pravidlech a normách pro osobní lodě (Úř. věst. L 144, s. 1; Zvl. vyd. 07/04, s. 40) rovněž vyplývá, že oblast přístavu zahrnuje všechny vody zálivu Vigo. Tudíž v samotných právních předpisech Společenství není tato oblast považovaná za námořní oblast.

23 Pro výklad ustanovení práva Společenství je namístě vzít do úvahy nejen jeho znění, ale zároveň kontext, ve kterém se nachází, a cíle sledované právní úpravou, jejíž je součástí (rozsudek ze dne 7. června 2005, VEMW a další, C-17/03, Sb. rozh. s. I-4983, bod 41 a uvedená judikatura).

24 Z toho vyplývá, že za účelem výkladu pojmů „přeprava po moři [...] mezi přístavy", jež jsou součástí definic pevninské kabotáže a ostrovní kabotáže uvedených v čl. 2 bodu 1 písm. a) a c) nařízení č. 3577/92, je třeba zohlednit jeho cíl, tedy zavedení

volného pohybu služeb v námořní kabotáži podle podmínek a s výhradou výjimek upravených tímto nařízením (viz rozsudek ze dne 20. února 2001, Analir a další, C-205/99, Recueil, s. I-1271, bod 19).

25 Přitom ztotožnění pojmů moře ve smyslu nařízení č. 3577/92 a pobřežního moře ve smyslu Úmluvy z Montego Bay přitom může ohrozit uvedený cíl. Použití uvedeného nařízení pouze na pobřežní moře ve smyslu této úmluvy by totiž bylo způsobilé vyloučit potenciálně důležité služby námořní přepravy z liberalizace služeb, kterou upravuje toto nařízení, pokud jsou tyto služby prováděny ve vodách prostírajících se směrem k pevnině od základní linie pobřežního moře, kterou členské státy mohou vytyčit na základě této úmluvy vytvořením spojnic mezi přirozenými body ústí zálivů.

26 Kromě toho z nařízení č. 3577/92 nevyplývá, že by úmyslem zákonodárce Společenství bylo omezit jeho rozsah působnosti pouze na pobřežní moře ve smyslu Úmluvy z Montego Bay.

27 Takové ztotožnění proto není možné přijmout.

28 Argument, podle kterého plavba v zálivu, jako je záliv Vigo, má pouze slabý dopad na cíl vytvoření vnitřního trhu, je rovněž nerelevantní. Ve skutečnosti totiž v nařízení č. 3577/92 neexistuje náznak, jenž by umožnil dospět k závěru, že jeho rozsah působnosti závisí od účinku, který z ekonomického a sociálního hlediska má plavba v určené oblasti na vytvoření vnitřního trhu.

29 Z toho vyplývá, že skutečnosti, kterých se dovolává španělská vláda, neprokazují, že záliv, tedy říční údolí zalité mořem, jako je záliv Vigo, není součástí moře ve smyslu nařízení č. 3577/92.

30 Mimoto nelze přijmout ani argument, podle kterého služby námořní přepravy v zálivu Vigo nejsou prováděny mezi přístavy ve smyslu nařízení č. 3577/92.

31 Na rozdíl od směrnice 98/18, která ve svém čl. 2 písm. p) definuje „oblast přístavu" jako „oblast kromě námořní oblasti, jak ji vymezují členské státy [...]", totiž nařízení č. 3577/92 neobsahuje odkaz na právo uvedených států vymezit pojem přístavu.

32 Přitom z požadavků jak jednotného používání práva Společenství, tak zásady rovnosti vyplývá, že znění ustanovení práva Společenství, které výslovně neodkazuje na právo členských států za účelem vymezení smyslu a dosahu tohoto ustanovení, musí být zpravidla vykládáno autonomním a jednotným způsobem v celém Společenství, přičemž tento výklad je třeba nalézt s přihlédnutím ke kontextu ustanovení a cíli sledovanému dotčenou právní úpravou (rozsudek ze dne 26. května 2005, Stadt Sundern, C-43/04, Recueil, s. I-4491, bod 24 a uvedená judikatura).

33 V tomto ohledu, s přihlédnutím ke kontextu nařízení č. 3577/92 a jím sledovanému cíli, tedy zavedení volného pohybu služeb v námořní kabotáži, se pod pojmem přístav upraveným tímto nařízením rozumí infrastruktura, i malého významu, jejímž účelem je umožnit vylodění zboží a cestujících přepravovaných po moři. Infrastrukturu na ostrovech Cíes je tudíž třeba považovat za přístav ve smyslu nařízení č. 3577/92.

34 Mimoto autonomní a jednotný výklad pojmu přístav ve smyslu tohoto nařízení směřuje k úsudku, že infrastruktura ve městech Vigo, Cangas a Moaña odpovídá tomuto konceptu, protože každé z těchto měst má infrastrukturu, jež umožňuje nalodění a vylodění cestujících a nakládání a vykládání zboží přepravovaných po moři.

35 Z výše uvedených úvah vyplývá, že služby námořní přepravy cestujících v zálivu Vigo upravené zákonem 4/1999 jsou službami přepravy po moři mezi přístavy ve smyslu nařízení č. 3577/92. Toto nařízení se tudíž na uvedené služby použije.

K prvnímu žalobnímu důvodu, vycházejícímu z porušení článku 1 nařízení č. 3577/92

36 Komise tvrdí, že zákon 4/1999 porušuje ustanovení článku 1 nařízení č. 3577/92 ve dvou ohledech: jednak tím, že vyhrazuje služby námořní přepravy cestujících v zálivu Vigo jedinému provozovateli prostřednictvím udělení správní koncese na dvacet let, což paralyzuje přístup na trh po dobu platnosti této koncese, a jednak tím, že získané zkušenosti v oblasti dopravy v zálivu Vigo považuje za kritérium výběru podniku, kterému je udělena koncese, což upřednostňuje stávajícího provozovatele a způsobuje diskriminaci vůči provozovatelům z ostatních členských států.

37 Španělská vláda namítá, že systém koncesí pro námořní přepravu cestujících v zálivu Vigo je odůvodněn naléhavými důvody obecného zájmu ve smyslu judikatury Soudního dvora.

38 Zaprvé tato vláda tvrdí, že námořní doprava směrem na ostrovy Cíes, jež je jediným možným spojením s těmito ostrovy, musí být omezena z ekologických důvodů. Počet osob denně oprávněných navštívit uvedené ostrovy je totiž dán kvótou a jediný rozumný způsob, jak dodržet tento požadavek, je kontrola počtu cestujících, kteří se nalodí tímto směrem. K tomu se přičítají malé kapacity nábřeží postaveného na těchto ostrovech, které nemůže unést intenzivní námořní provoz.

39 Zadruhé, pokud jde o námořní spojení mezi městy Vigo, Cangas a Moaña, tento druh dopravy je podle španělské vlády nejpřímější, nejjednodušší, nejrychlejší a nejhospodárnější. Jeho případné zrušení by mělo vážné důsledky na organizaci dopravy v zeměpisné oblasti Vigo, jakož i na poloostrově Morrazo, a způsobilo by těžkosti spočívající v nadměrném používání a přetížení infrastruktur pozemní dopravy. Přitom služby související s tímto spojením jsou ztrátové, a mají tak nejistou nebo slabou hospodářskou životnost. V důsledku toho by celková liberalizace těchto služeb pravděpodobně vyvolala zmizení spojení Vigo-Cangas-Moaña nebo jeho provozování v neuspokojivých podmínkách co se týče bezpečnosti, pravidelnosti a tarifů.

40 Zatřetí španělská vláda uplatňuje, že námořní dopravu v zálivu Vigo je potřeba množstevně kontrolovat a omezovat. Jedná se totiž o ohraničenou zeměpisnou oblast, ve které musí vedle sebe existovat různé činnosti, přičemž některé z nich, jako je lov mušlí prostřednictvím nákladních člunů nebo plovoucích zařízení, vyžadují omezení námořní dopravy.

41 Začtvrté podle uvedené vlády je možné dobu koncese odůvodnit nezbytností amortizace investic, které jsou značného rozsahu.

42 Nakonec, pokud jde o kritérium výběru vítězného podniku týkající se získaných zkušeností v oblasti námořní dopravy v zálivu Vigo, španělská vláda prohlašuje, že toto kritérium nebylo rozhodující pro udělení koncese ani nevedlo k ponechání koncese podniku, který již svou činnost v uvedeném zálivu provozoval. Kromě toho tato vláda ve své duplice uvádí zrušení tohoto kritéria zákonem ze dne 23. prosince 2003.

43 Je třeba připomenout, že článek 1 nařízení č. 3577/92 zavádí jasně zásadu volného pohybu služeb v námořní kabotáži ve Společenství (výše uvedený rozsudek Analir a další, bod 20, a rozsudek ze dne 21. října 2004, Komise v. Řecko, C-288/02, Sb. rozh. s. I-10071, bod 29).

44 Vnitrostátní předpis vyhrazující služby námořní dopravy v zálivu Vigo jedinému podniku prostřednictvím udělení správní koncese na dvacet let, s možností obnovy na maximální období deseti let, přitom může být překážkou nebo může zamezit poskytování těchto služeb podniky z jiných členských států, a je tak omezením volného pohybu služeb. Totéž platí pro kritérium výběru týkající se získaných zkušeností v oblasti námořní dopravy v zálivu Vigo (viz v tomto smyslu výše uvedené rozsudky Analir a další, bod 22, a Komise v. Řecko, bod 30).

45 Pokud jde o posouzení přípustnosti těchto omezení, je důležité připomenout, že volný pohyb služeb, jako základní zásada Smlouvy o ES, může být omezen pouze právní úpravou, která je odůvodněna naléhavými důvody obecného zájmu a použije se na všechny osoby nebo podniky vykonávající činnost na území hostitelského členského státu. Kromě toho, aby byla takto odůvodněna, musí být dotčená vnitrostátní právní úprava způsobilá zaručit uskutečnění cíle, který sleduje, a nesmí překračovat meze toho, co je pro dosažení tohoto cíle nezbytné (výše uvedené rozsudky Analir a další, bod 25 a uvedená judikatura, a Komise v. Řecko, bod 32). Tak tomu nicméně v projednávaném případě není.

46 Pokud totiž jde o ostrovy Cíes, jak správně podotýká Komise, aby byla doprava na tyto ostrovy přizpůsobena jak požadavkům ochrany životního prostředí, tak i obtížím s nedostatečnou kapacitou nábřeží, na které poukazuje španělská vláda, lze zavést méně omezující opatření, než je uvedená koncese, jako je organizace rezervačního a prodejního systému dostupných vstupenek.

47 Následně, pokud jde o požadavky spojené s organizací dopravy v zeměpisné oblasti Vigo a na poloostrově Morrazo, je namístě konstatovat, jak to uvádí generální advokát v bodu 49 svého stanoviska, že španělská vláda neprokázala, že služby přepravy cestujících mezi břehy zálivu Vigo, kterých podle informací uvedených v duplice využívá 1,3 milionu cestujících ročně, musí být předmětem koncese poskytnuté jedinému provozovateli na období dvaceti let, s možností prodloužení až na třicet let, neboť jinak by již nebyly ziskové a zmizely by.

48 Mimoto tato vláda též neprokázala, že intenzita námořní dopravy v zálivu Vigo způsobuje obtíže, kterým nelze zabránit jinak než zavedením tak omezujícího opatření, jako je uvedená koncese, ani že za předpokladu, že na zachování dotčených námořních spojení je třeba vynaložit značné investice, je na jejich amortizaci třeba období dvaceti, či dokonce třiceti let.

49 Pokud jde nakonec o kritérium výběru týkající se získaných zkušeností v oblasti námořní dopravy v zálivu Vigo, postačuje konstatovat, že španělská vláda se nedovolává naléhavých důvodů, které by odůvodnily omezení vyplývající z tohoto kritéria.

50 Navíc skutečnost, že uvedené kritérium nebylo rozhodující pro udělení koncese, není relevantní, jelikož konstatování nesplnění povinnosti členského státu není spojeno se zjištěním škody, která jím byla způsobena (rozsudek ze dne 5. března 1998, Komise v. Francie, C-175/97, Recueil, s. I-963, bod 14 a uvedená judikatura).

51 Zrušení tohoto kritéria zákonem ze dne 23. prosince 2003 je rovněž nerelevantní. Podle ustálené judikatury se totiž nesplnění povinnosti posuzuje vzhledem ke stavu, v němž se členský stát nacházel v době, kdy uplynula lhůta stanovená v odůvodněném stanovisku, a změny, ke kterým došlo následovně, nemohou být Soudním dvorem brány v úvahu (viz rozsudek ze dne 29. ledna 2004, Komise v. Rakousko, C-209/02, Recueil, s. I-1211, bod 16 a uvedená judikatura).

52 Z výše uvedeného vyplývá, že první žalobní důvod je opodstatněný.

K druhému žalobnímu důvodu, vycházejícímu z porušení článku 4 nařízení č. 3577/92

53 Podle Komise z článku 4 nařízení č. 3577/92 vyplývá, že členský stát může uzavřít smlouvy na veřejné služby nebo uložit závazky veřejných služeb společnostem lodní dopravy, pouze pokud se tyto společnosti podílejí na pravidelné dopravě na ostrovy, z ostrovů a mezi ostrovy.

54 Přitom přepravní služby v zálivu Vigo nejsou pravidelnými přepravními službami na ostrovy nebo mezi nimi. Jednak totiž pravidelné služby, jako jsou spojení Vigo–

Cangas a Vigo-Moaña, nejsou ostrovními službami, a jednak služby směrem na ostrovy Cíes nejsou pravidelné, nýbrž mají sezónní a turistický charakter.

55 Španělská vláda tvrdí, že článek 4 nařízení č. 3577/92 lze nicméně v projednávaném případě použít.

56 Podle uvedené vlády je totiž možnost uzavřít smlouvy na veřejné služby nebo uložit závazky veřejných služeb v oblasti služeb námořní přepravy na ostrovy a mezi nimi založena na skutečnosti, že v takových případech se v dotčené oblasti jedná o jediný způsob zavedení spojení mezi ostrovy nebo mezi ostrovy a pevninou. Proto je třeba použít režim shodný nebo srovnatelný s režimem stanoveným v článku 4 nařízení č. 3577/92 i na námořní spojení uvnitř zálivu, poněvadž existující pevninská spojení jsou o mnoho obtížnější.

57 Komise připouští, že článek 4 lze účinně použít ve výjimečných případech na jiné služby námořní přepravy než spojení na ostrovy nebo mezi nimi, zejména v případě zálivu nebo fjordu, kde je silniční spojení tak dlouhé nebo obtížné, že není skutečnou alternativní možností ke spojení po moři. Nicméně tvrdí, že v projednávaném případě o takovou výjimečnou situaci nejde.

58 V tomto ohledu, i za předpokladu, že článek 4 nařízení č. 3577/92 lze použít ve výjimečných případech na určité jiné služby námořní přepravy než spojení na ostrovy a mezi nimi, je namístě konstatovat, jak poznamenává generální advokát v bodech 43 a 44 svého stanoviska, že města Vigo, Cangas a Moaña disponují kromě námořních spojení silniční sítí, která je přímo spojuje, a činí je tak snadno dostupnými. Za těchto podmínek nelze pravidelné služby námořní přepravy mezi těmito městy v žádném případě postavit na roveň službám námořní přepravy na ostrovy a mezi nimi.

59 Pokud jde o služby námořní přepravy na ostrovy Cíes a z nich, španělská vláda nezpochybňuje, že tyto služby nejsou pravidelnými službami.

60 Z toho vyplývá, že druhý žalobní důvod je opodstatněný.

K třetímu žalobnímu důvodu, vycházejícímu z porušení článku 7 nařízení č. 3577/92

61 Článek 7 nařízení č. 3577/92 podle Komise zakazuje členským státům zavést přísnější omezení než omezení, která byla použitelná v okamžiku vstupu tohoto nařízení v platnost, tedy ke dni 1. ledna 1993. Režim existující před přijetím zákona 4/1999 byl přitom méně přísný než režim zavedený uvedeným zákonem.

62 V tomto ohledu je třeba konstatovat, že článek 7 nařízení č. 3577/92 je třeba vykládat ve světle ustanovení, které mu bezprostředně předchází. Zatímco článek 6 uvedeného nařízení umožňuje členským státům v určitých případech ponechat v platnosti i po datu 1. ledna 1993 a nejpozději do 1. ledna 2004 existující omezení, článek 7 v podstatě stanoví, že tyto státy nemohou ve srovnání se stávající situací zavést nová omezení. Tato dvě ustanovení se v důsledku toho doplňují, a ve skutečnosti tudíž tvoří dvě části postupného režimu liberalizace.

63 Tento výklad článků 6 a 7 nařízení č. 3577/92 je potvrzen i skutečností, že současně se zrušením Amsterodamskou smlouvou článku 62 Smlouvy o ES, na který uvedený článek 7 odkazuje, jenž zakotvoval zákaz členským státům zavést nová omezení poskytování služeb, došlo k odstranění v čl. 49 odst. 1 Smlouvy o ES odkazu na postupné odstranění, během přechodného období, omezení volného pohybu služeb uvnitř Společenství.

64 Z toho vyplývá, jak to poznamenal generální advokát v bodu 75 svého stanoviska, že článek 7 nařízení č. 3577/92 má význam pouze v kontextu postupné liberalizace služeb upravené tímto nařízením.

65 Tudíž otázka, zda Španělské království nesplnilo povinnosti vyplývající z článku 7 nařízení č. 3577/92 tím, že Autonomní společenství Galicie přijalo zákon 4/1999, je relevantní, pouze pokud se článek 6 téhož nařízení vztahoval na služby námořní přepravy v zálivu Vigo v okamžiku uplynutí lhůty stanovené v odůvodněném stanovisku.

66 Jelikož tomu tak není, je třeba třetí žalobní důvod zamítnout jako neopodstatněný.

Ke čtvrtému žalobnímu důvodu, vycházejícímu z porušení článku 9 nařízení č. 3577/92

67 Komise uplatňuje, že zákon 4/1999 nebyl před svým přijetím předmětem konzultace v rozporu se závazkem stanoveným v článku 9 nařízení č. 3577/92.

68 V tomto ohledu je třeba připomenout, že podle článku 9 „[p]řed přijetím právních a správních předpisů k provedení [...] nařízení konzultují členské státy Komisi".

69 Jelikož zákon 4/1999 je takovým předpisem a španělská vláda nezpochybňuje, že Komise nebyla ohledně tohoto zákona konzultována, je čtvrtý žalobní důvod opodstatněný.

70 Ze všech výše uvedených úvah vyplývá, že ponecháním v platnosti právní úpravy:

— jež umožňuje udělit koncesi na služby námořní přepravy cestujících v zálivu Vigo jedinému provozovateli na období dvaceti let a stanoví, že jedním z požadavků na udělení této koncese je zkušenost s dopravou v uvedeném zálivu,

— jež umožňuje uložit sezónním službám dopravy na ostrovy nebo pravidelným službám dopravy mezi pevninskými přístavy závazky veřejných služeb,

— jež nebyla před svým přijetím předmětem konzultace s Komisí,

Španělské království porušilo články 1, 4 a 9 nařízení č. 3577/92 a nesplnilo povinnosti, které pro ně z tohoto nařízení vyplývají.

K nákladům řízení

71 Podle čl. 69 odst. 2 jednacího řádu se účastníku řízení, který neměl úspěch ve věci, uloží náhrada nákladů řízení, pokud to účastník řízení, který měl ve věci úspěch, požadoval. Vzhledem k tomu, že Komise požadovala náhradu nákladů řízení ve svém návrhu a Španělské království bylo ve svých důvodech z převážné části neúspěšné, je namístě mu uložit náhradu nákladů řízení.

Z těchto důvodů Soudní dvůr (druhý senát) rozhodl takto:

1) Španělské království tím, že ponechalo v platnosti právní úpravu:

— jež umožňuje udělit koncesi na služby námořní přepravy cestujících v zálivu Vigo jedinému provozovateli na období dvaceti let a stanoví, že jedním z požadavků na udělení této koncese je zkušenost s dopravou v uvedeném zálivu,

— jež umožňuje uložit sezónním službám dopravy na ostrovy nebo pravidelným službám dopravy mezi pevninskými přístavy závazky veřejných služeb,

— jež nebyla před svým přijetím předmětem konzultace s Komisí Evropských společenství,

porušilo články 1, 4 a 9 nařízení Rady (EHS) č. 3577/92 ze dne 7. prosince 1992 o uplatňování zásady volného pohybu služeb v námořní dopravě

v členských státech (námořní kabotáž) a nesplnilo povinnosti, které pro ně z tohoto nařízení vyplývají.

2) Žaloba se ve zbývající části zamítá.

3) Španělskému království se ukládá náhrada nákladů řízení.

Podpisy.