TIESAS SPRIEDUMS (otrā palāta)

2006. gada 9. martā *

Lieta C-323/03

par prasību sakarā ar valsts pienākumu neizpildi atbilstoši EKL 226. pantam, ko 2003. gada 24. jūlijā cēla

**Eiropas Kopienu Komisija**, ko pārstāv I. Martinesa del Perala [*I. Martínez del Peral*] un K. Simonsons [*K. Simonsson*], pārstāvji, kas norādīja adresi Luksemburgā,

prasītāja,

pret

**Spānijas Karalisti**, ko pārstāv L. Fragasa Gadeja [*L. Fraguas Gadea*] un H. M. Rodrigess Karkamo [*J. M. Rodríguez Cárcamo*], pārstāvji, kas norādīja adresi Luksemburgā,

atbildētāja.

* Tiesvedības valoda — spāņu.

TIESA (otrā palāta)

šādā sastāvā: palātas priekšsēdētājs K. V. A. Timmermanss [*C. W. A. Timmermans*] (referents), tiesneši J. Makarčiks [*J. Makarczyk*], R. Silva de Lapuerta [*R. Silva de Lapuerta*], P. Kūris [*P. Kūris*] un J. Klučka [*J. Klučka*],

ģenerāladvokāts A. Ticano [*A. Tizzano*],
sekretāre M. Ferreira [*M. Ferreira*], galvenā administratore,

ņemot vērā rakstveida procesu un tiesas sēdi 2005. gada 15. septembrī,

noklausījusies ģenerāladvokāta secinājumus tiesas sēdē 2005. gada 10. novembrī,

pasludina šo spriedumu.

## Spriedums

1 Prasības pieteikumā Eiropas Kopienu Komisija lūdz Tiesai atzīt, ka, atstājot spēkā tiesību aktus:

— kas ļauj piešķirt koncesiju jūras pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai Vigo līcī [*ría de Vigo*] tikai vienam uzņēmējam uz divdesmit gadu ilgu laika posmu un kas paredz, ka viens no kritērijiem koncesijas piešķiršanai ir pārvadājumu pieredze minētajā līcī;

— kas ļauj attiecināt sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumus uz sezonas pārvadājumiem uz salām vai no salām, vai arī regulārajiem transporta pakalpojumiem starp kontinentālajām ostām;

— kas ļauj ieviest sistēmu, kas stingrāka par sistēmu, kāda bija piemērojama dienā, kad stājās spēkā Padomes 1992. gada 7. decembra Regula (EEK) Nr. 3577/92, ar ko piemēro principu, kurš paredz jūras transporta pakalpojumu sniegšanas brīvību dalībvalstīs (jūras kabotāža) (OV L 364, 7. lpp.), šajā gadījumā — sistēmu, kas izveidota ar 1984. gada 11. jūnija lēmumu;

— par kuriem pirms pieņemšanas nav notikušas apspriedes ar Komisiju,

Spānijas Karaliste ir pārkāpusi Regulas Nr. 3577/92 1., 4., 7. un 9. pantu un nav izpildījusi pienākumus, kas tai uzlikti ar šo regulu un EK līgumu.

**Atbilstošās tiesību normas**

*Kopienu tiesības*

2 EK līguma 59. panta (jaunajā redakcijā pēc grozījumiem — EKL 49. pants) pirmā daļa paredzēja:

"Kā paredz še turpmāk izklāstītie noteikumi, Kopienā pārejas laikā pakāpeniski atceļ pakalpojumu sniegšanas brīvības ierobežojumus to dalībvalstu pilsoņiem, kas veic uzņēmējdarbību kādā Kopienas valstī, bet sniedz pakalpojumus citas dalībvalsts personai."

3 EK līguma 62. pants (atcelts ar Amsterdamas Līgumu) noteica:

"Ja vien šis Līgums neparedz ko citu, dalībvalstis neievieš nekādus jaunus ierobežojumus pakalpojumu sniegšanas brīvībai, kas faktiski ir sasniegta šā Līguma spēkā stāšanās brīdī."

4 Regulas Nr. 3577/92 1. panta 1. punkts paredz:

"No 1993. gada 1. janvāra uz Kopienas kuģu īpašniekiem, kuru kuģi ir reģistrēti dalībvalstī un peld ar dalībvalsts karogu, attiecas jūras transporta pakalpojumu sniegšanas brīvība dalībvalstī (jūras kabotāža), ja šie kuģi atbilst visiem kabotāžas veikšanas nosacījumiem šajā dalībvalstī [..]."

5 Regulas Nr. 3577/92 2. pants ir šāds:

"Šajā regulā:

1. "Jūras transporta pakalpojumi dalībvalstī (jūras kabotāža)" ir pakalpojumi, kurus parasti sniedz par atlīdzību un kuri jo īpaši ietver:

   a) kontinentālo kabotāžu: pasažieru vai kravu pārvadāšanu pa jūru starp ostām, kas atrodas kontinentā vai vienas un tās pašas dalībvalsts teritorijā, neiegriežoties salās;

   [..]

c) salu kabotāžu: pasažieru vai kravu pārvadāšanu pa jūru starp:

— ostām, kas atrodas vienas un tās pašas dalībvalsts kontinentālajā daļā un uz vienas vai vairākām salām,

— ostām, kas atrodas uz vienas un tās pašas dalībvalsts salām.

[..]"

6 Regulas Nr. 3577/92 4. panta 1. punkts paredz:

"Dalībvalsts var noslēgt valsts pasūtījuma līgumus [sabiedrisko pakalpojumu līgumus] ar kuģošanas sabiedrībām vai uzlikt valsts pasūtījuma nodrošināšanas pienākumu [sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumu] kā nosacījumu kabotāžas pakalpojumu sniegšanai tām kuģošanas sabiedrībām, kuras piedalās regulāros reisos uz salām, no salām un starp salām."

7 Regulas Nr. 3577/92 6. pants ir izteikts šādā redakcijā:

"1. Izņēmuma kārtā no šīs regulas īstenošanas uz laiku izslēdz šādus jūras transporta pakalpojumus, ko veic Vidusjūrā un gar Spānijas, Portugāles un Francijas krastiem:

— kruīzu pakalpojumus līdz 1995. gada 1. janvārim,

— stratēģisku kravu (naftas, naftas produktu un dzeramā ūdens) pārvadājumus līdz 1997. gada 1. janvārim,

— kuģu, kuru tonnāža nepārsniedz 650 bruto tonnas, reisus līdz 1998. gada 1. janvārim,

— regulārus pasažieru pārvadājumus un prāmju satiksmi līdz 1999. gada 1. janvārim.

2. Izņēmuma kārtā no šīs regulas īstenošanas uz laiku līdz 1999. gada 1. janvārim izslēdz salu kabotāžu Vidusjūrā un kabotāžu attiecībā uz Kanāriju salu, Azoru salu un Madeiras arhipelāgiem, Seūtu un Meliļu, Francijas salām gar Atlantijas okeāna piekrasti un Francijas aizjūras departamentiem.

3. Sociālekonomiskās kohēzijas dēļ 2. punktā paredzēto izņēmumu attiecībā uz regulāriem pasažieru pārvadājumiem un prāmju satiksmi, kā arī uz kuģu, kuru tonnāža nepārsniedz 650 bruto tonnas, reisiem Grieķijai pagarina līdz 2004. gada 1. janvārim."

8 Regulas Nr. 3577/92 7. pants paredz:

"Jautājumiem, uz ko attiecas šī regula, piemēro Līguma 62. pantu."

9 Regulas Nr. 3577/92 9. pants ir šāds:

"Pirms šīs regulas īstenošanai vajadzīgo normatīvo un administratīvo aktu pieņemšanas dalībvalstis apspriežas ar Komisiju. Dalībvalstis informē Komisiju par šādi pieņemtiem aktiem."

*Valsts tiesiskais regulējums*

10 1999. gada 9. aprīlī Galīsijas Autonomā kopiena pieņēma likumu 4/1999, ar ko sabiedriskos pasažieru jūras pārvadājumus Vigo līcī atzīst par Galīsijas reģiona valdības pārvaldībā esošiem sabiedriskā transporta pakalpojumiem (*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, 1999. gada 18. maijs, 18552. lpp., turpmāk tekstā — "Likums 4/1999").

11 Saskaņā ar minētā likuma 2. panta 2. un 3. punktu Galīsijas reģiona valdība netieši pārvalda pasažieru jūras pārvadājumus Vigo līcī, piešķirot administratīvu koncesiju uz divdesmit gadiem, kas ir pagarināma, ilgākais, par desmit gadiem.

12 Likuma 4/1999 3. pants paredz, ka šī koncesija tiks piešķirta atklātā konkursā un ka līdzās citiem kritērijiem tiks ņemta vērā pieredze, kas gūta, veicot pārvadājumus Vigo līcī, pakalpojumu kvalitāte, tarifi, uzņemšanās pieņemt darbā transporta darbiniekus Vigo līcī, piemērojot stāža un profesionalitātes kritērijus, kā arī garantijas saistībā ar Siesas [*Cíes*] salu dabīgās vides saglabāšanu.

13 Sistēma, kas bija spēkā līdz Likuma 4/1999 pieņemšanai, bija ieviesta ar 1984. gada 11. jūnija lēmumu, saskaņā ar kuru regulārai jūras pasažieru un preču pārvadājumu veikšanai no Vigo uz Kangasu [*Cangas*] un atpakaļ, kā arī no Vigo uz Moanju [*Moaña*] un atpakaļ bija izvirzīta prasība saņemt pagarinājumu atļauju uz desmit gadiem.

## Pirmstiesas procedūra

14 Saņēmusi vairākas sūdzības, Komisija, uzskatot, ka Likums 4/1999 neatbilst Regulai Nr. 3577/92, 2000. gada 19. jūlijā nosūtīja Spānijas Karalistei brīdinājuma vēstuli; Spānija uz to atbildēja ar 2000. gada 5. oktobra vēstuli.

15 Tā kā šajā atbildē sniegtos paskaidrojumus Komisija neatzina par apmierinošiem, tā 2001. gada 7. maijā nosūtīja Spānijas Karalistei argumentētu atzinumu, kurā aicināja šo dalībvalsti veikt pasākumus, kas nepieciešami, lai izpildītu šī atzinuma prasības divu mēnešu laikā pēc tā paziņošanas.

16 Tomēr uzskatīdama, ka Spānijas iestādes nav veikušas pasākumus, kas vajadzīgi, lai izpildītu pienākumus, kas izriet no Regulas Nr. 3577/92, Komisija nolēma celt šo prasību.

**Par prasību**

*Par Regulas Nr. 3577/92 piemērošanu jūras pārvadājumiem Vigo līcī*

17 Pirms tiek izvērtēti četri Komisijas izvirzītie iebildumi, kas pamatoti attiecīgi ar Regulas Nr. 3577/92 1., 4., 7. un 9. panta pārkāpumiem, ir jālemj par Spānijas valdības argumentu, ka prasība katrā ziņā nav pamatota, jo šī regula nav piemērojama jūras pārvadājumiem Vigo līcī, ko reglamentē Likums 4/1999.

18 Pēc minētās valdības uzskatiem ar "jūras kabotāžu" ir jāsaprot preču un pasažieru jūras pārvadājumi starp ostām. Jūras pārvadājumi Vigo līcī nav ne jūras pārvadājumi, ne pārvadājumi starp ostām atbilstoši šo jēdzienu nozīmei Regulā Nr. 3577/92.

19 Pirmkārt, attiecībā uz pārvadājumiem pa jūru Spānijas valdība apgalvo, ka, reglamentējot pārvadājumus pa jūru, Kopienu likumdevējs tos attiecināja uz ārējiem, nevis uz iekšējiem ūdeņiem. Ārējie ūdeņi atbilst teritoriālajiem ūdeņiem, kas definēti starptautiskos līgumos un konkrēti — Apvienoto Nāciju Organizācijas 1982. gada 10. decembra Jūras tiesību konvencijas (turpmāk tekstā — "Montegobejas Konvencija") 8. pantā, kurā tie aplūkoti kā pretēji iekšējiem ūdeņiem, t.i., ūdeņiem, kas atrodas krasta pusē no teritoriālo ūdeņu bāzes līnijas.

20 Turklāt, kā norāda minētā valdība, Regula Nr. 3577/92 pamatota ar principu, ka kabotāža vienlaikus ir gan būtiska Kopienas sakaru sistēmas sastāvdaļa, gan iekšējā tirgus izveidei nepieciešams instruments. Atšķirībā no kuģošanas ārējos ūdeņos vai kuģošanas teritoriālajos ūdeņos kuģošanai vienīgi iekšējos ūdeņos ir ļoti neliela ekonomiska un sociāla ietekme, kas tikai nedaudz iespaido mērķi izveidot Kopienas iekšējo tirgu.

21 Otrkārt, Spānijas valdība uzsver, ka kuģošana Vigo līcī nav kuģošana starp ostām, jo, pirmkārt, ņemot vērā piemērojamo valsts tiesisko regulējumu, viss minētais līcis ietilpst Vigo ostas pakalpojumu rajonā un, otrkārt, Siesas [*Cíes*] salās nav ostu, bet tikai muliņš, kas paredzēts pasažieru izkāpšanai un kam ir niecīgas kuģu pieņemšanas iespējas.

22 Visbeidzot, minētā valdība uzskata, ka arī no jēdzienu "jūras rajons" un "ostas teritorija" definīcijas Padomes 1998. gada 17. marta Direktīvas 98/18/EK par pasažieru kuģu drošības noteikumiem un standartiem (OV Ļ 144, 1. lpp.) 2. pantā izriet, ka ostas teritorija aptver visus Vigo līča ūdeņus. Tādējādi arī pašā Kopienu regulējumā šis rajons netiktu atzīts par jūras rajonu.

23 Lai interpretētu Kopienu tiesību normu, ir jāņem vērā ne tikai tās teksts, bet arī apstākļi, kādos tā tika pieņemta, un attiecīgā tiesību akta mērķi (2005. gada 7. jūnija spriedums lietā C-17/03 *VEMW* u.c., Krājums, I-4983. lpp., 41. punkts un tajā minētā judikatūra).

24 No tā izriet, ka, interpretējot vārdus "[..] pārvadāšana pa jūru starp ostām", kas ietilpst kontinentālās kabotāžas un salu kabotāžas definīcijās, kuras dotas Regulas Nr. 3577/92 2. panta 1. punkta a) un c) apakšpunktā, ir jāņem vērā minētās regulas

mērķis, proti, pakalpojumu sniegšanas brīvības ieviešana attiecībā uz jūras kabotāžu saskaņā ar šajā regulā paredzētajiem nosacījumiem un izņēmumiem (skat. 2001. gada 20. februāra spriedumu lietā C-205/99 *Analir* u.c., *Recueil*, I-1271. lpp., 19. punkts).

25 Jēdziena "jūra" Regulas Nr. 3577/92 nozīmē pielīdzināšana jēdzienam "teritoriālie ūdeņi" Montegobejas Konvencijas nozīmē var traucēt minētā mērķa sasniegšanai. Ja šo regulu piemērotu vienīgi teritoriālajiem ūdeņiem minētās konvencijas nozīmē, tad šajā regulā paredzētā liberalizācija neaptvertu, iespējams, būtiskus jūras transporta pakalpojumus, jo šos pakalpojumus sniedz ūdeņos, kas atrodas krasta pusē no teritoriālo ūdeņu bāzes līnijas, ko atbilstoši minētajai konvencijai valstis var novilkt, šķērsojot līča dabiskās ieejas punktus.

26 Turklāt no Regulas Nr. 3577/92 neizriet, ka Kopienu likumdevējs būtu vēlējies attiecināt tās piemērošanas jomu vienīgi uz teritoriālajiem ūdeņiem Montegobejas Konvencijas nozīmē.

27 Tātad šāda pielīdzināšana nav pieņemama.

28 Arī arguments, ka kuģošana līcī, piemēram, Vigo līcī, ļoti nedaudz ietekmē mērķi izveidot iekšējo tirgu, nav svarīgs. Regulā Nr. 3577/92 nav norāžu, kas ļautu secināt, ka tās piemērošanas joma būtu atkarīga no tā, kā kuģošana atsevišķā rajonā ekonomiskā un sociālā ziņā ietekmē iekšējā tirgus izveidi.

29 No tā izriet, ka Spānijas valdības norādītie apsvērumi nepierāda, ka līcis, t.i., jūras ieskauta upes grīva, kāds ir Vigo līcis, nav jūras daļa Regulas Nr. 3577/92 nozīmē.

30 Turklāt arī argumentam, ka jūras transporta pakalpojumi Vigo līcī netiek sniegti starp ostām Regulas Nr. 3577/92 nozīmē, nevar piekrist.

31 Pretēji Direktīvai 98/18, kuras 2. panta p) punktā "ostas teritorija" ir definēta kā "teritorija, kas nav dalībvalstu noteiktais jūras rajons [..]", Regulā Nr. 3577/92 nav norāžu uz minēto valstu tiesībām saistībā ar ostas jēdziena definīciju.

32 Gan no Kopienu tiesību vienveidīgas piemērošanas, gan vienlīdzības principa izriet, ka tādas Kopienu tiesību normas teksta saturs un piemērošanas joma, kurā nav tiešu norāžu uz dalībvalstu tiesībām, principā visā Kopienā ir jāinterpretē autonomi un vienādi, ņemot vērā apstākļus, kādos norma tika pieņemta, un attiecīgā tiesiskā regulējuma mērķi (2005. gada 26. maija spriedums lietā C-43/04 *Stadt Sundern*, Krājums, I-4491. lpp., 24. punkts un tajā minētā judikatūra).

33 Šajā sakarā, ņemot vērā Regulas Nr. 3577/92 sistēmu un mērķi, proti, pakalpojumu sniegšanas brīvības ieviešanu attiecībā uz jūras kabotāžu, minētajā regulā dotais ostas jēdziens ietver infrastruktūras — pat ja tās ir nelielas, — kuras ir paredzētas tādu preču iekraušanai un izkraušanai vai tādu personu iekāpšanai un izkāpšanai, ko pārvadā pa jūru. Tādējādi Siesas salās esošās infrastruktūras ir uzskatāmas par ostām Regulas Nr. 3577/92 nozīmē.

34 Turklāt ostas jēdziena autonoma un vienveidīga interpretācija šīs regulas nozīmē liek uzskatīt, ka Vigo, Kangasā un Moanjā esošās infrastruktūras atbilst šim jēdzienam, jo katrā no šīm pilsētām ir infrastruktūras, kas paredzētas tādu personu iekāpšanai un izkāpšanai un tādu preču iekraušanai un izkraušanai, ko pārvadā pa jūru.

35 No visiem iepriekš izklāstītajiem apsvērumiem izriet, ka pasažieru jūras pārvadājumi Vigo līcī, ko reglamentē Likums 4/1999, ir pārvadāšana pa jūru starp ostām Regulas Nr. 3577/92 nozīmē. Tāpēc šī regula ir piemērojama minētajiem pakalpojumiem.

*Par pirmo iebildumu, kas pamatots ar Regulas Nr. 3577/92 1. panta pārkāpumu*

36 Komisija apgalvo, ka Likums 4/1999 ir pretrunā Regulas Nr. 3577/92 1. pantam divos aspektos: pirmkārt, [minētajā likumā], piešķirot administratīvu koncesiju uz divdesmit gadiem, ir noteikts, ka pasažieru jūras pārvadājumus Vigo līcī veic tikai viens uzņēmums, tādējādi šīs koncesijas laika posmā liedzot pieeju tirgum; otrkārt, šajā likumā kā koncesionāra uzņēmuma atlases kritērijs ir norādīta pieredze, kas gūta, veicot pārvadājumus Vigo līcī; tas dod priekšrocības uzņēmējam, kas tur jau darbojas, un rada diskrimināciju attiecībā pret uzņēmējiem no citām dalībvalstīm.

37 Spānijas valdība iebilst, norādot, ka koncesiju sistēmu pasažieru jūras pārvadājumiem Vigo līcī pamato sevišķi svarīgas sabiedrības intereses Tiesas judikatūras nozīmē.

38 Pirmkārt, šī valdība apgalvo, ka jūras pārvadājumi uz Siesas salām — kas ir vienīgā iespējamā saikne ar šīm salām — ir jāierobežo ekoloģisku apsvērumu dēļ. Personu skaits, kam ik dienas atļauj ierasties minētajās salās, tiks normēts, un vienīgais piemērotais veids, kā to nodrošināt, ir kontrolēt pasažieru skaitu, kuri iekāpj kuģos, kas dodas šajā virzienā. Tāpat ir jāņem vērā šajās salās ierīkotā muliņa nelielā kuģu pieņemšanas spēja, kuras dēļ nav iespējama intensīva jūras satiksme.

39 Otrkārt, attiecībā uz jūras satiksmi starp Vigo, Kangasas un Moanjas pilsētām, šis transporta veids, pēc Spānijas valdības uzskatiem, ir tiešākais, vienkāršākais, ātrākais un ekonomiskākais. Tā atcelšana būtiski iespaidotu satiksmes organizēšanu Vigo ģeogrāfiskajā rajonā, kā arī Moraso [*Morrazo*] pussalā un radītu grūtības, kas saistītas ar sauszemes transporta infrastruktūras pārmērīgu lietošanu un pārslogojumu. Ar šo satiksmi saistītie pakalpojumi radītu deficītu, tādēļ tiem būtu nestabils un vājš ekonomiskais pamats. Tādējādi šo pakalpojumu pilnīgas liberalizācijas dēļ varētu vai nu izzust satiksme līnijā Vigo–Kangasa–Moanja vai arī tā notiktu nepietiekami droši, nepietiekami regulāri un tarifi būtu neapmierinoši.

40 Treškārt, Spānijas valdība uzsver, ka jūras satiksme Vigo līcī ir jākontrolē un tās apjoms jāierobežo. Jautājums ir par ģeogrāfiski noslēgtu telpu, kurā līdzās ir jāpastāv dažādām darbībām, ieskaitot tādas, kuru dēļ ir acīmredzami jāierobežo jūras satiksme, piemēram, jūras gliemeņu zveja, izmantojot plakandibena kuģus vai motorlaivas.

41 Ceturtkārt, kā norāda minētā valdība, koncesijas ilgumu var pamatot ar nepieciešamību nodrošināt, ka atmaksājas ievērojama apmēra ieguldījumi.

42 Visbeidzot, attiecībā uz koncesionāra uzņēmuma atlases kritēriju saistībā ar pieredzi, kas gūta, veicot jūras pārvadājumus Vigo līcī, Spānijas valdība apliecina, ka šis kritērijs nebija izšķirošais koncesijas piešķiršanā, un tas arī nelika piešķirt koncesiju uzņēmumam, kas jau darbojās minētajā līcī. Turklāt šī valdība atbildes rakstā uz repliku piemin, ka ar 2003. gada 23. decembra likumu minētais kritērijs ir atcelts.

43 Jāatgādina, ka Regulas Nr. 3577/92 1. pantā ir skaidri noteikts jūras kabotāžas pakalpojumu sniegšanas brīvības princips Kopienā (iepriekš minētais spriedums lietā *Analir* u.c., 20. punkts, un 2004. gada 21. oktobra spriedums lietā C-288/02 Komisija/Grieķija, Krājums, I-10071. lpp., 29. punkts).

44 Valsts tiesību akts, ar ko, piešķirot administratīvu koncesiju uz divdesmit gadiem, kura ir pagarināma par desmit gadiem, ir noteikts, ka jūras transporta pakalpojumus Vigo līcī sniedz tikai viens uzņēmums, apgrūtina šo pakalpojumu sniegšanu uzņēmumiem, kas atrodas citās dalībvalstīs, un tātad ir pakalpojumu sniegšanas brīvības ierobežojums. Tas pats attiecas uz atlases kritēriju saistībā ar pieredzi, kas gūta, veicot jūras pārvadājumus Vigo līcī (šajā sakarā skat. iepriekš minētos spriedumus lietā *Analir* u.c., 22. punkts, un lietā Komisija/Grieķija, 30. punkts).

45 Izvērtējot šo ierobežojumu pieļaujamību, ir jāatgādina, ka pakalpojumu sniegšanas brīvību, kas ir Līguma pamatprincips, var ierobežot vienīgi ar regulējumu, kurš pamatots ar sevišķi svarīgām sabiedrības interesēm un kurš attiecas uz jebkuru personu vai uzņēmumu, kas darbojas ostas dalībvalsts teritorijā. Turklāt, lai tie būtu pamatoti, attiecīgajam valsts tiesiskajam regulējumam ir jānodrošina tajā izvirzītā mērķa sasniegšana un tas nedrīkst pārsniegt to, kas vajadzīgs, lai sasniegtu minēto mērķi (iepriekš minētie spriedumi lietā *Analir* u.c., 25. punkts un tajā minētā judikatūra, un lietā Komisija/Grieķija, 32. punkts). Taču šajā lietā tā nav.

46 Kā pareizi norāda Komisija, attiecībā uz Siesas salām, lai pielāgotu satiksmi vides aizsardzības prasībām un muļiņa mazajām kuģu pieņemšanas iespējām, ko piemin Spānijas valdība, ir iespējams ieviest pasākumus, kas ir mazāk ierobežojoši par minēto koncesiju, piemēram, organizējot pieejamo biļešu rezervēšanas un pārdošanas sistēmu.

47 Tāpat attiecībā uz prasībām, kas saistītas ar satiksmes organizēšanu Vigo ģeogrāfiskajā rajonā un Moraso pussalā, nākas konstatēt, kā ģenerāladvokāts norādījis secinājumu 49. punktā, ka Spānijas valdība nav pierādījusi, ka uz pasažieru pārvadājumiem starp Vigo līča krastiem — kas saskaņā ar tās atbildes rakstā uz repliku sniegto informāciju skar 1,3 miljonus pasažieru gadā — ir jāattiecas koncesijai, ko piešķir vienam uzņēmējam uz divdesmit gadiem ar iespēju šo laika posmu pagarināt līdz trīsdesmit gadiem, citādi šie pakalpojumi vairs nebūs rentabli un tiks likvidēti.

48 Turklāt minētā valdība nav pierādījusi nedz to, ka jūras satiksmes intensitāte Vigo līcī radītu grūtības, ko varētu novērst, vienīgi ieviešot tik ierobežojošu pasākumu, kāda ir minētā koncesija, nedz arī to, ka, pat ja attiecīgās jūras satiksmes saglabāšanai ir vajadzīgi lieli ieguldījumi, tie varētu atmaksāties tikai divdesmit vai pat trīsdesmit gadu laikā.

49 Visbeidzot, attiecībā uz atlases kritēriju saistībā ar pieredzi, kas gūta, veicot jūras pārvadājumus Vigo līcī, pietiek konstatēt, ka Spānijas valdība nav norādījusi sevišķi svarīgus iemeslus, kas pamatotu ierobežojumu, kurš izriet no šī kritērija.

50 Turklāt apstāklim, ka, piešķirot koncesiju, minētais kritērijs nebija izšķirošais, nav nozīmes, jo konstatējums, ka dalībvalsts nav izpildījusi pienākumus, nav saistīts ar konstatējumu par zaudējumiem, kas tādēļ radušies (1998. gada 5. marta spriedums lietā C-175/97 Komisija/Francija, *Recueil*, I-963. lpp., 14. punkts un tajā minētā judikatūra).

51 Arī minētā kritērija atcelšana ar 2003. gada 23. decembra likumu neko nemaina. Jautājums par pienākumu neizpildi ir jāizvērtē, ņemot vērā situāciju, kāda attiecīgajā dalībvalstī bija argumentētajā atzinumā noteiktā termiņa beigās, un izmaiņas, kas notikušas pēc tam, Tiesa nevar ņemt vērā (skat. 2004. gada 29. janvāra spriedumu lietā C-209/02 Komisija/Austrija, *Recueil*, I-1211. lpp., 16. punkts un tajā minētā judikatūra).

52 No iepriekš minētā izriet, ka pirmais iebildums ir pamatots.

*Par otro iebildumu, kas pamatots ar Regulas Nr. 3577/92 4. panta pārkāpumu*

53 Kā norāda Komisija, no Regulas Nr. 3577/92 4. panta izriet, ka dalībvalsts var noslēgt sabiedrisko pakalpojumu līgumus ar kuģošanas sabiedrībām vai uzlikt šādām sabiedrībām sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumus tikai tad, ja tās piedalās regulāros reisos uz salām, no salām un starp salām.

54 Transporta pakalpojumi Vigo līcī nav regulāri reisi uz salām vai no salām, vai arī starp salām. Pirmkārt, regulāri reisi, kādus veic līnijās Vigo–Kangasa un Vigo–

Moanja, nav salu reisi un, otrkārt, reisi uz Seisas salām nav regulāri, bet gan sezonāli un tūrisma reisi.

55 Spānijas valdība apgalvo, ka Regulas Nr. 3577/92 4. pantu tomēr var piemērot šai lietai.

56 Pēc minētās valdības uzskatiem iespēja slēgt sabiedrisko pakalpojumu līgumus attiecībā uz jūras pārvadājumiem no salām vai uz tām, vai arī starp salām, vai uz šo pakalpojumu sniegšanu attiecināt sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumus ir pamatota ar apstākli, ka šādos gadījumos attiecīgajā rajonā jautājums ir par vienīgo veidu, kā nodrošināt saikni starp salām vai starp salām un kontinentu. Tāpēc jūras satiksmei līcī ir piemērojama sistēma, kas ir identiska sistēmai, kura paredzēta Regulas Nr. 3577/92 4. pantā, vai kas ir tai pielīdzināma, jo pastāvošā sauszemes satiksme ir daudz sarežģītāka.

57 Komisija atzīst, ka 4. pantu izņēmuma kārtā faktiski var piemērot ne tikai jūras pārvadājumiem uz salām vai starp salām, bet arī citiem pārvadājumiem, īpaši attiecībā uz līci vai fjordu, kur sauszemes ceļš ir tik garš vai sarežģīts, ka tas nav reāla alternatīva satiksmei pa jūru. Taču Komisija apgalvo, ka šajā gadījumā nepastāv šāda izņēmuma situācija.

58 Šajā sakarā, pieņemot, ka Regulas Nr. 3577/92 4. pantu izņēmuma kārtā var piemērot atsevišķiem jūras pārvadājumiem, kas nav pārvadājumi uz salām vai no salām, vai arī starp salām, nākas konstatēt, ka — saskaņā ar ģenerāladvokāta norādi secinājumu 43. un 44. punktā — Vigo, Kangasas un Moanjas pilsētās līdzās satiksmei pa jūru ir arī sauszemes ceļu tīkls, kas tās saista tieši un padara viegli sasniedzamas. Šajos apstākļos regulārus jūras pārvadājumus starp šīm pilsētām katrā ziņā nevar pielīdzināt jūras pārvadājumiem uz salām vai no salām, vai arī starp salām.

59 Attiecībā uz jūras pārvadājumiem uz Siesas salām un no tām Spānijas valdība neapstrīd, ka tie nav regulāri reisi.

60 Tātad otrais iebildums ir pamatots.

*Par trešo iebildumu, kas pamatots ar Regulas Nr. 3577/92 7. panta pārkāpumu*

61 Kā norāda Komisija, Regulas Nr. 3577/92 7. pants liedz dalībvalstīm ieviest lielākus ierobežojumus par sistēmu, kas bija piemērojama šīs regulas spēkā stāšanās dienā, proti, 1993. gada 1. janvārī. Sistēma, kas pastāvēja pirms Likuma 4/1999 pieņemšanas bija mazāk ierobežojoša par sistēmu, kas tika ieviesta ar minēto likumu.

62 Šajā sakarā ir jākonstatē, ka Regulas Nr. 3577/92 7. pants ir interpretējams, ņemot vērā normu, kas dota tieši pirms tā. Ja minētās regulas 6. pants dažos īpašos gadījumos ļauj dalībvalstīm saglabāt esošos ierobežojumus pēc 1993. gada 1. janvāra uz laika posmu, kas beidzas, vēlākais, 2004. gada 1. janvārī, tad 7. pants būtībā paredz, ka šīs valstis nevar ieviest jaunus ierobežojumus salīdzinājumā ar esošo stāvokli. Tātad abas normas viena otru papildina un tādējādi faktiski veido divas pakāpeniskas liberalizācijas sistēmas daļas.

63 Šo Regulas Nr. 3577/92 6. un 7. panta interpretāciju apstiprina tas, ka ar Amsterdamas Līgumu tika atcelts EK līguma 62. pants, — uz kuru ir norāde minētajā 7. pantā — kas paredzēja aizliegumu dalībvalstīm ieviest jaunus ierobežojumus pakalpojumu sniegšanai, un vienlaikus EKL 49. panta 1. punktā tika svītrota norāde, ka pārejas laikā pakāpeniski atceļ pakalpojumu sniegšanas brīvības ierobežojumus Kopienā.

64 No tā izriet — kā ģeneráladvokāts norādījis secinājumu 75. punktā, — ka Regulas Nr. 3577/92 7. pantam ir jēga tikai saistībā ar šajā regulā paredzēto pakalpojumu pakāpenisku liberalizāciju.

65 Tādējādi jautājums par to, vai Spānijas Karaliste ir izpildījusi pienākumus, kas izriet no Regulas Nr. 3577/92 7. panta — jo Galīsijas Autonomā kopiena pieņēma Likumu 4/1999 — rastos tikai tad, ja uz pasažieru jūras pārvadājumiem Vigo līcī argumentētajā atzinumā noteiktā termiņa beigās attiektos tās pašas regulas 6. pants.

66 Šajā gadījumā tā nav, tāpēc trešais iebildums ir noraidāms kā nepamatots.

*Par ceturto iebildumu, kas pamatots ar Regulas Nr. 3577/92 9. panta pārkāpumu*

67 Komisija norāda, ka pirms Likuma 4/1999 pieņemšanas par to nav notikušas nekādas apspriedes, tādējādi nav izpildīts Regulas Nr. 3577/92 9. pantā paredzētais pienākums.

68 Šajā sakarā ir jāatgādina, ka saskaņā ar minēto 9. pantu "pirms [..] regulas īstenošanai vajadzīgo normatīvo un administratīvo aktu pieņemšanas dalībvalstis apspriežas ar Komisiju".

69 Tā kā Likums 4/1999 ir šāds akts un tā kā Spānijas valdība neapstrīd, ka par šo likumu nav notikušas apspriedes ar Komisiju, ceturtais iebildums ir pamatots.

70 No visiem iepriekš minētajiem apsvērumiem izriet, ka, atstājot spēkā tiesību aktus:

— kas ļauj piešķirt koncesiju jūras pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai Vigo līcī tikai vienam uzņēmējam uz divdesmit gadu ilgu laika posmu un kas paredz, ka viens no kritērijiem koncesijas piešķiršanai ir pārvadājumu pieredze minētajā līcī;

— kas ļauj attiecināt sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumus uz sezonas pārvadājumiem uz salām vai no salām, vai arī regulārajiem transporta pakalpojumiem starp kontinentālajām ostām;

— par ko pirms pieņemšanas nav notikušas apspriedes ar Komisiju,

Spānijas Karaliste ir pārkāpusi Regulas Nr. 3577/92 1., 4. un 9. pantu un nav izpildījusi pienākumus, kas tai uzlikti ar šo regulu.

**Par tiesāšanās izdevumiem**

71 Atbilstoši Reglamenta 69. panta 2. punktam lietas dalībniekam, kuram spriedums nav labvēlīgs, piespriež atlīdzināt tiesāšanās izdevumus, ja to ir prasījis lietas dalībnieks, kuram spriedums ir labvēlīgs. Tā kā Komisija ir prasījusi piespriest Spānijas Karalistei atlīdzināt tiesāšanās izdevumus un tā kā šai dalībvalstij spriedums nav labvēlīgs, jāpiespriež Spānijas Karalistei atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (otrā palāta) nospriež:

1) **atstājot spēkā tiesību aktus:**

— **kas ļauj piešķirt koncesiju jūras pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai Vigo līcī tikai vienam uzņēmējam uz divdesmit gadu ilgu laika posmu un kas paredz, ka viens no kritērijiem koncesijas piešķiršanai ir pārvadājumu pieredze minētajā līcī;**

— **kas ļauj attiecināt sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumus uz sezonas pārvadājumiem uz salām vai no salām, vai arī regulārajiem transporta pakalpojumiem starp kontinentālajām ostām;**

— **par kuriem pirms pieņemšanas nav notikušas apspriedes ar Eiropas Kopienu Komisiju,**

**Spānijas Karaliste ir pārkāpusi Padomes 1992. gada 7. decembra Regulas (EEK) Nr. 3577/92, ar ko piemēro principu, kurš paredz jūras transporta**

**pakalpojumu sniegšanas brīvību dalībvalstīs (jūras kabotāža), 1., 4. un 9. pantu un nav izpildījusi pienākumus, kas tai uzlikti ar šo regulu;**

**2) prasību pārējā daļā noraidīt;**

**3) Spānijas Karaliste atlīdzina tiesāšanās izdevumus.**

[Paraksti]