TEISINGUMO TEISMO (antroji kolegija) SPRENDIMAS
2006 m. kovo 9 d.*

Byloje C-323/03

dėl 2003 m. liepos 24 d. pagal EB 226 straipsnį pareikšto ieškinio dėl įsipareigojimų neįvykdymo,

Europos Bendrijų Komisija, atstovaujama I. Martínez del Peral ir K. Simonsson, nurodžiusi adresą dokumentams įteikti Liuksemburge,

ieškovė,

prieš

Ispanijos Karalystę, atstovaujamą L. Fraguas Gadea ir J. M. Rodríguez Cárcamo, nurodžiusią adresą dokumentams įteikti Liuksemburge,

atsakovę,

* Proceso kalba: ispanų.

TEISINGUMO TEISMAS (antroji kolegija),

kurį sudaro kolegijos pirmininkas C. W. A. Timmermans (pranešėjas), teisėjai J. Makarczyk, R. Silva de Lapuerta, P. Kūris ir J. Klučka,

generalinis advokatas A. Tizzano,
posėdžio sekretorė M. Ferreira, vyriausioji administratorė,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį ir įvykus 2005 m. rugsėjo 15 d. posėdžiui,

susipažinęs su 2005 m. lapkričio 10 d. posėdyje pateikta generalinio advokato išvada,

priima šį

Sprendimą

1 Savo ieškiniu Europos Bendrijų Komisija prašo Teisingumo Teismo pripažinti, kad toliau palikdama galioti teisės aktus:

— kurie leidžia vienam ūkio subjektui suteikti jūrų transporto paslaugų Vigo įlankoje koncesiją dvidešimties metų laikotarpiui ir kurie numato, kad vienas iš šios koncesijos suteikimo kriterijų – minėtoje įlankoje transporto srityje įgyta patirtis,

— kurie leidžia visuomenės aptarnavimo paslaugų įsipareigojimus taikyti sezoninio transporto paslaugoms salose arba reguliarioms transporto tarp kontinentinių uostų paslaugoms,

— kurie leidžia įtvirtinti griežtesnę tvarką nei ta, kuri buvo taikoma įsigaliojant 1992 m. gruodžio 7 d. Tarybos reglamentui (EEB) Nr. 3577/92, taikančiam laisvės teikti paslaugas principą jūrų transportui valstybėse narėse (jūrų kabotažas) (OL L 364, p. 7), šiuo atveju – 1984 m. birželio 11 d. sprendimu nustatytą tvarką,

— dėl kurių prieš jų priėmimą visiškai nebuvo pasitarta su Komisija,

Ispanijos Karalystė pažeidė Reglamento Nr. 3577/92 1, 4, 7 ir 9 straipsnius bei neįvykdė įsipareigojimų pagal šį reglamentą ir EB sutartį.

Teisinis pagrindas

Bendrijos teisė

2 EB sutarties 59 straipsnio (po pakeitimo – EB 49 straipsnis) pirmoji pastraipa numatė:

„Pagal toliau išdėstytas nuostatas Bendrijoje draudžiami laisvės teikti paslaugas apribojimai, taikomi valstybių narių nacionaliniams subjektams, įsisteigusiems kitoje Bendrijos valstybėje negu valstybė, kurios subjektas yra asmuo, ir kuriam tos paslaugos teikiamos, pereinamuoju laikotarpiu laipsniškai panaikinami."

3 EB sutarties 62 straipsnis (panaikintas Amsterdamo sutartimi) įtvirtino:

„Jei šioje Sutartyje nenumatyta kitaip, valstybės narės nenustato jokių naujų apribojimų laisvei teikti paslaugas, kuri pagal šios Sutarties nuostatas jos įsigaliojimo metu jau yra faktiškai pasiekta."

4 Reglamento Nr. 3577/92 1 straipsnio 1 dalyje numatyta:

„Nuo 1993 m. sausio 1 d. laisvė teikti jūrų transporto paslaugas valstybėje narėje (jūrų kabotažą) suteikiama Bendrijos laivų savininkams, kurių laivai įregistruoti valstybėje narėje ir plaukioja su jos vėliava, jei šie laivai atitinka visas kabotažo vykdymo šioje valstybėje narėje sąlygas <...>"

5 Pagal Reglamento Nr. 3577/92 2 straipsnį:

„Šiame reglamente:

1) „jūrų transporto paslaugos valstybėje narėje (jūrų kabotažas)" – tai paprastai už užmokestį teikiamos paslaugos, kurias visų pirma sudaro:

   a) „kontinentinis kabotažas": keleivių arba prekių vežimas jūra tarp uostų, esančių vienos ir tos pačios valstybės narės žemyno dalyje arba pagrindinėje teritorijoje, nesustojant salose;

   <...>

c) „salų kabotažas“: keleivių arba prekių vežimas jūra tarp:

— uostų, esančių vienos ir tos pačios valstybės narės žemyno dalyje ir vienoje arba daugiau salų,

— vienos ir tos pačios valstybės narės salose esančių uostų;

<...>“

6 Reglamento Nr. 3577/92 4 straipsnio 1 dalis įtvirtina:

„Valstybė narė gali sudaryti su laivybos kompanijomis, teikiančiomis reguliarias paslaugas į salas, iš jų arba tarp jų, visuomenės aptarnavimo sutartis arba nustatyti joms visuomenės aptarnavimo įsipareigojimus kaip sąlygą kabotažo paslaugoms teikti.“

7 Reglamento Nr. 3577/92 6 straipsnis išdėstytas taip:

„1. Taikant išimtį, šis reglamentas laikinai netaikomas šioms jūrų transporto paslaugoms, teikiamoms Vidužemio jūroje ir palei Ispanijos, Portugalijos bei Prancūzijos krantus:

— kruizų paslaugoms iki 1995 m. sausio 1 d.,

— strateginių prekių (naftos, naftos produktų ir geriamojo vandens) vežimui iki 1997 m. sausio 1 d.,

— mažesnių kaip 650 bruto tonažo laivų teikiamoms paslaugoms iki 1998 m. sausio 1 d.,

— reguliarioms keleivių pervežimo ir keltų paslaugoms iki 1999 m. sausio 1 dienos.

2. Taikant išimtį, iki 1999 m. sausio 1 d. šis reglamentas laikinai netaikomas salų kabotažui Vidužemio jūroje ir kabotažui, susijusiam su Kanarų, Azorų bei Madeiros salynais, Ceuta ir Meliła, Prancūzijos salomis palei Atlanto vandenyno pakrantę ir Prancūzijos užjūrio departamentais.

3. Dėl socialinės ir ekonominės sanglaudos priežasčių šio straipsnio 2 dalyje nustatyta išimtis iki 2004 m. sausio 1 d. taip pat taikoma Graikijai reguliarioms keleivių pervežimo ir keltų paslaugoms bei paslaugoms, teikiamoms mažesniais kaip 650 bruto tonažo laivais."

8 Reglamento Nr. 3577/92 7 straipsnis numato:

„Šiame reglamente reglamentuojamiems klausimams taikomas Sutarties 62 straipsnis."

9 Pagal Reglamento Nr. 3577/92 9 straipsnį:

„Prieš priimdamos įstatymus ir kitus teisės aktus, reikalingus šiam reglamentui įgyvendinti, valstybės narės pasitaria su Komisija. Jos praneša Komisijai apie bet kokias taip patvirtintas priemones."

Nacionalinės teisės aktai

10 1999 m. balandžio 9 d. Galisijos autonominė bendruomenė priėmė Įstatymą 4/1999, nustatantį, kad visuomeninis keleivių jūrų transportas Vigo įlankoje yra Galisijos regioninei vyriausybei priklausanti visuomenės aptarnavimo paslauga (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, 1999 m. gegužės 18 d. BOE Nr. 118, p 18552, toliau – Įstatymas 4/1999).

11 Pagal šio įstatymo 2 straipsnio 2 ir 3 dalis, suteikdama dvidešimčiai metų administravimo koncesiją, kuri gali būti atnaujinta daugiausiai dešimties metų laikotarpiui, Galisijos regioninė administracija netiesiogiai valdo keleivių jūrų transporto paslaugas Vigo įlankoje.

12 Įstatymo 4/1999 3 straipsnis numato, jog ši koncesija bus suteikta viešojo konkurso keliu ir kad, be kitų veiksnių, bus atsižvelgta į Vigo įlankoje transporto srityje įgytą patirtį, paslaugos kokybę, tarifus, įsipareigojimą įdarbinti Vigo įlankos transporto darbuotojus, remiantis darbo stažu ir profesionalumu, bei į garantijas išsaugoti gamtinę Cíes salų aplinką.

13 Iki Įstatymo 4/1999 priėmimo galiojusi tvarka, pagal kurią keleivių ir prekių reguliaraus vežimo jūra tarp Vigo ir Kangaso bei Vigo ir Moanja paslaugoms teikti reikėjo gauti leidimą dešimties metų laikotarpiui, kuris galėjo būti pratęstas, buvo nustatyta 1984 m. birželio 11 d. sprendimu.

Ikiteisminė procedūra

14 Gavusi keletą skundų, Komisija, manydama, kad Įstatymas 4/1999 neatitinka Reglamento Nr. 3577/92, 2000 m. liepos 19 d. nusiuntė Ispanijos Karalystei oficialų pranešimą, į kurį ši atsakė 2000 m. spalio 5 d. laišku.

15 Šiame atsakyme pateikti paaiškinimai nepatenkino Komisijos, todėl 2001 m. gegužės 7 d. ši nusiuntė Ispanijos Karalystei pagrįstą nuomonę, nurodydama per du mėnesius nuo jos gavimo dienos imtis visų reikiamų priemonių, kad į šią nuomonę būtų tinkamai atsižvelgta.

16 Vis dėlto manydama, kad Ispanijos valdžios institucijos nesiėmė visų būtinų priemonių įvykdyti pagal Reglamentą Nr. 3577/92 kylančius įsipareigojimus, Komisija nusprendė pareikšti šį ieškinį.

Dėl ieškinio

Dėl Reglamento Nr. 3577/92 taikymo jūrų transporto Vigo įlankoje paslaugoms

17 Prieš nagrinėjant keturis Komisijos pateiktus kaltinimus, susijusius atitinkamai su Reglamento Nr. 3577/92 1, 4, 7 ir 9 straipsnių pažeidimu, reikia pareikšti nuomonę dėl Ispanijos vyriausybės argumento, kad bet kuriuo atveju ieškinys yra nepagrįstas, nes šis reglamentas netaikomas Įstatymu 4/1999 reglamentuojamoms jūrų transporto paslaugoms Vigo įlankoje.

18 Anot šios vyriausybės, „jūrų kabotažą" reikia suprasti kaip prekių ir keleivių vežimą jūra tarp uostų. Taigi jūrų transportas Vigo įlankoje, remiantis Reglamente Nr. 3577/92 nustatytomis sąvokomis, nėra nei vežimas jūra, nei tarp uostų.

19 Visų pirma dėl vežimo jūra sąvokos Ispanijos vyriausybė teigia, kad Bendrijos įstatymų leidėjas, reglamentuodamas jūrų transportą, numatė išorinę jūrą, o ne vidaus vandenis. Išorinė jūra atitiktų teritorinę jūrą, kaip ji apibrėžta tarptautinėse sutartyse, būtent 1982 m. gruodžio 10 d. Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencijos (toliau – Montego Bėjaus Konvencija) 8 straipsnyje, atribojančiame ją nuo vidaus vandenų, t. y. vandenų, esančių į sausumos pusę nuo teritorinės jūros bazinės linijos.

20 Be to, anot minėtos vyriausybės, Reglamentas Nr. 3577/92 pagrįstas principu, kad kabotažas yra esminė Bendrijos susisiekimo sistemos dalis ir būtina priemonė vidaus rinkai sukurti. Tačiau skirtingai nei išorinė laivyba arba laivyba teritorinėje jūroje, vien vidaus vandenyse vykdoma laivybos veikla turėtų labai ribotą ekonominę ir socialinę įtaką, kuri tik silpnai paveiktų vidaus rinkos sukūrimo Bendrijoje tikslą.

21 Antra, Ispanijos vyriausybė tvirtina, kad laivyba Vigo įlankoje nėra laivyba tarp uostų, nes, pirma, pagal taikomus nacionalinės teisės aktus minėta įlanka sudaro sudėtinę Vigo uosto paslaugų zonos dalį ir, antra, Cíes salos neturi uosto, o tik prieplauką, skirtą keleiviams išlaipinti, kurioje švartavimosi galimybės labai ribotos.

22 Galiausiai minėta vyriausybė mano, kad iš 1998 m. kovo 17 d. Tarybos direktyvos 98/18/EB dėl keleivinių laivų saugos taisyklių ir standartų (OL L 144, p. 1) 2 straipsnyje esančių jūros zonos ir uosto akvatorijos sąvokų apibrėžimo matyti, jog uosto akvatorija apima visus Vigo įlankos vandenis. Taigi patys Bendrijos teisės aktai šios akvatorijos nelaiko jūros zona.

23 Aiškinant Bendrijos teisės nuostatą, reikia atsižvelgti ne tik į jos formuluotę, bet ir į kontekstą bei teisės aktu, kuriame ji yra, siekiamus tikslus (2005 m. birželio 7 d. Sprendimo *VEMW ir kt.*, C-17/03, Rink. p. I-4983, 41 punktas ir minėta teismų praktika).

24 Iš to išplaukia, kad aiškinant formuluotę „vežimas jūra tarp uostų“, kuri vartojama kontinentinio kabotažo ir salų kabotažo apibrėžimuose, esančiuose Reglamento Nr. 3577/92 2 straipsnio 1 dalies a ir c punktuose, reikia atsižvelgti į jo tikslą, t. y.

įgyvendinti jūrų kabotažo paslaugų teikimo laisvę, remiantis šio reglamento nustatytomis sąlygomis bei išimtimis (žr. 2001 m. vasario 20 d. Sprendimo *Alinar ir kt.*, C-205/99, Rink. p. I-1271, 19 punktą).

25 Todėl jūros sąvokos pagal Reglamentą Nr. 3577/92 ir teritorinės jūros sąvokos pagal Montego Bėjaus konvenciją sutapatinimas gali kelti grėsmę minėtam tikslui. Iš tiesų taikant minėtą reglamentą tik teritorinei jūrai šios konvencijos prasme, tai reikštų netaikyti šiame reglamente nurodyto potencialiai svarbių jūrų transporto paslaugų liberalizavimo, kai šios teikiamos vandenyse, esančiuose į sausumos pusę nuo teritorinės jūros bazinės linijos, kurią gali išvesti valstybės narės pagal minėtą konvenciją sujungdamos įlankos natūralių žiočių taškus.

26 Be to, iš Reglamento Nr. 3577/92 neišplaukia, kad Bendrijos teisės aktų leidėjas norėjo apriboti jo taikymo sritį tik teritorine jūra Montego Bėjaus konvencijos prasme.

27 Todėl toks sutapatinimas negalimas.

28 Argumentas, kad laivyba, pavyzdžiui, Vigo įlankoje, tik silpnai paveiktų vidaus rinkos sukūrimo tikslą, taip pat nereikšmingas. Iš tiesų Reglamente Nr. 3577/92 nėra jokios nuorodos, leidžiančios padaryti išvadą, kad jo taikymo sritis priklauso nuo to, kokį poveikį vidaus rinkai sukurti turės laivyba apibrėžtoje zonoje.

29 Iš to, kas pasakyta, darytina išvada, kad Ispanijos vyriausybės pateiki argumentai negali įrodyti, kad šiuo atveju Vigo įlanka, t. y. upės slėnis užtvindytas jūros, nėra jūros dalis Reglamento Nr. 3577/92 prasme.

30 Be to, argumentui, kad jūros transporto paslaugos Vigo įlankoje nėra teikiamos tarp uostų Reglamento Nr. 3577/02 prasme, taip pat negali būti pritarta.

31 Iš tikrųjų, skirtingai nei Direktyva 98/18, kurios 2 straipsnio p punkte nustatyta, jog „uosto akvatorija" – tai ne jūros zona, o valstybės narės apibrėžtas kitas plotas <...>", Reglamentas Nr. 3577/92 dėl uosto sąvokos apibrėžimo nenukreipia į minėtų valstybių narių teisę.

32 Taigi tiek iš vienodo Bendrijos teisės taikymo, tiek iš lygybės principo reikalavimų išplaukia, kad Bendrijos teisės nuostata, kuri prasmės bei reikšmės nustatymo tikslu aiškiai nenukreipia į valstybių narių teisę, įprastai turi būti aiškinama autonomiškai ir vienodai visoje Bendrijoje, atsižvelgiant į nuostatos kontekstą ir nagrinėjamo teisės akto siekiamą tikslą (2005 m. gegužės 26 d. Sprendimo *Stadt Sundern*, C-43/04, Rink. p. I-4493, 24 punktas ir nurodyta teismų praktika).

33 Šiuo požiūriu, atsižvelgiant į Reglamento Nr. 3577/92 kontekstą ir juo siekiamą tikslą, t. y. įgyvendinti jūrų kabotažo paslaugų teikimo laisvę, šiame reglamente nurodyta uosto sąvoka apima netgi nereikšmingas infrastruktūras, kurių paskirtis – leisti įkrauti ir iškrauti prekės arba įlaipinti ir išlaipinti žmones, vežamus jūra. Taigi Cíes salose esančios infrastruktūros turi būti laikomos uostais Reglamento Nr. 3577/92 prasme.

34 Be to, autonomiškas ir vienodas uosto sąvokos šio reglamento prasme aiškinimas priveda prie išvados, kad Vigo, Kangaso ir Moanja miestuose esančios infrastruktūros atitinka šią koncepciją, nes kiekvienas iš šių miestų turi infrastruktūras, sudarančias galimybę įlaipinti ir išlaipinti žmones bei įkrauti ir iškrauti prekes, vežamas jūra.

35 Iš viso to, kas išdėstyta, reikia padaryti išvadą, kad Įstatymu 4/1999 reglamentuojamos keleivių vežimo jūra Vigo įlankoje paslaugos yra vežimo jūra tarp uostų paslaugos Reglamento Nr. 3577/92 prasme. Todėl šis reglamentas yra taikomas minėtoms paslaugoms.

Dėl pirmojo kaltinimo, susijusio su Reglamento Nr. 3577/92 1 straipsnio pažeidimu

36 Komisija teigia, kad Įstatymas 4/1999 pažeidžia Reglamento Nr. 3577/92 1 straipsnį dviem atžvilgiais: pirma, suteikiant administravimo koncesiją dvidešimčiai metų, keleivių vežimo jūra Vigo įlankoje paslaugos rezervuojamos vienai įmonei, dėl to šios koncesijos galiojimo laikotarpiu užkertamas kelias patekti į rinką; antra, įmonės koncesijos gavėjos atrankos kriterijumi pasirenkant patirtį, įgytą transporto srityje Vigo įlankoje, suteikiama pranašumų vietos ūkio subjektui bei diskriminuojami kitų valstybių narių ūkio subjektai.

37 Ispanijos vyriausybė atsikerta, kad koncesijos suteikimo sistema keleiviams vežti jūra Vigo įlankoje yra pateisinama privalomaisiais bendrojo intereso pagrindais Teisingumo Teismo praktikos prasme.

38 Pirmiausia ši vyriausybė pažymi, kad į Cíes salas teikiama vežimo jūra, kuri yra vienintelis įmanomas susisiekimas su šiomis salomis, paslauga turi būti ribojama dėl ekologinių priežasčių. Iš tiesų asmenų, kurie kiekvieną dieną gali aplankyti minėtas salas, skaičius yra ribojamas ir vienintelis tinkamas būdas šiam reikalavimui užtikrinti – kontroliuoti keliautojų, kurie įlaipinami vykti šia kryptimi, skaičių. Prie viso to prisideda menkos šiose salose pastatytos prieplaukos galimybės teikti paslaugas intensyviam jūrų eismui.

39 Antra, dėl susisiekimo jūra tarp Vigo, Kangaso ir Moanja miestų, Ispanijos vyriausybės nuomone, šis transporto būdas yra tiesiausias, paprasčiausias, greičiausias ir pigiausias. Jo galimas panaikinimas turėtų sunkių pasekmių eismo organizavimui geografinėje Vigo ir Morrazo pusiasalio zonoje bei sukeltų sunkumų, susijusių su žemės transporto infrastruktūrų per dideliu naudojimu ir kamščiais. Taigi su šiuo susisiekimu susijusios paslaugos būtų nuostolingos ir dėl to turėtų abejotiną ar menką ekonominę naudą. Todėl šių paslaugų visiškas liberalizavimas tikriausiai lemtų maršruto Vigas–Kangasas–Moanja panaikinimą arba eksploatavimą netinkamomis saugumo, reguliarumo ir tarifų sąlygomis.

40 Trečia, Ispanijos vyriausybė tvirtina, kad jūrų eismas Vigo įlankoje turi būti kontroliuojamas, o jo intensyvumas ribojamas. Iš tiesų kalbama apie apibrėžtą geografinę teritoriją, kur vienu metu turi būti vykdoma skirtinga veikla, kurios tam tikroms rūšims, pavyzdžiui, kiaukutinių žvejybai baržomis arba plaukiojančiomis konstrukcijomis, akivaizdžiai būtini jūrų eismo apribojimai.

41 Ketvirta, šios vyriausybės teigimu, koncesijos suteikimo trukmė gali būti pateisinta būtinumu padengti dideles investicijas.

42 Galiausiai dėl įmonės, konkurso laimėtojos, atrankos kriterijaus, susijusio su Vigo įlankoje įgyta patirtimi jūrų transporto srityje, Ispanijos vyriausybė nurodo, kad šis kriterijus nebuvo lemiamas koncesijai suteikti ir neskatino atiduoti pirmenybę minėtoje įlankoje jau vykdančiai veiklą įmonei. Be to, ši vyriausybė savo triplike nurodo, jog minėtas kriterijus buvo panaikintas 2003 m. gruodžio 23 d. įstatymu.

43 Primintina, kad Reglamento Nr. 3577/92 1 straipsnis aiškiai įtvirtina laisvo jūrų kabotažo paslaugų teikimo Bendrijoje principą (minėto sprendimo *Analir ir kt.* 20 punktas ir 2004 m. spalio 21 d. Sprendimo *Komisija prieš Graikiją*, C-288/02, Rink. p. I-10071, 29 punktas).

44 Taigi nacionalinė priemonė, kai suteikiant administravimo koncesiją dvidešimties metų laikotarpiui, kuris gali būti atnaujintas dešimčiai metų, jūrų transporto Vigo įlankoje paslaugos rezervuojamos vienai įmonei, gali kliudyti ar net užkirsti kelią kitose valstybėse narėse esančioms įmonėms teikti šias paslaugas, ir todėl riboja paslaugų teikimo laisvę. Tas pats pasakytina ir apie atrankos kriterijų, susijusį su Vigo įlankoje įgyta patirtimi jūrų transporto srityje (šiuo klausimu žr. minėtų sprendimų *Analir ir kt.* 22 punktą bei *Komisija prieš Graikiją* 30 punktą).

45 Kalbant apie šių apribojimų priimtinumo vertinimą, svarbu priminti, kad laisvė teikti paslaugas, kaip pagrindinis Sutarties principas, gali būti ribojama tik teisės aktais, pateisinamais privalomaisiais bendrojo intereso pagrindais ir taikomais visiems asmenims ir įmonėms, vykdantiems veiklą priimančiosios valstybės narės teritorijoje. Be to, kad būtų taip pateisinami, nagrinėjami nacionalinės teisės aktai turi būti tinkami įgyvendinti tikslą, kurio jais siekiama, ir neturi viršyti to, kas būtina jam pasiekti (minėto sprendimo *Analir ir kt.* 25 punktas ir nurodyta teismų praktika bei minėto sprendimo *Komisija prieš Graikiją* 32 punktas). Tačiau šiuo atveju taip nėra.

46 Iš tiesų dėl Ciés salų, kaip teisingai pažymi Komisija, galėtų būti imamasi mažiau suvaržančių priemonių nei minėta koncesija, pavyzdžiui, galimų atvykimų rezervavimo ir pardavimo sistemos organizavimas tam, kad eismas šių salų kryptimi būtų pritaikytas atsižvelgiant į Ispanijos vyriausybės nurodytus aplinkosaugos reikalavimus bei menkas prieplaukos aptarnavimo galimybes.

47 Galiausiai kalbant apie eismo organizavimo geografinėje Vigo ir Morrazo pusiasalio zonoje reikalavimus, kaip savo išvados 49 punkte pažymėjo generalinis advokatas, reikia konstatuoti, kad Ispanijos vyriausybė neįrodė, jog keleivių vežimo tarp Vigo įlankos krantų paslaugos, kurios pagal jos triplike nurodytus duomenis sudaro 1,3 milijono keleivių per metus, tam, kad nebūtų nuostolingos ir panaikintos, turi būti koncesijos, suteiktos vienam ūkio subjektui dvidešimties metų laikotarpiui, kuris gali būti pratęstas iki trisdešimties metų, objektu.

48 Be to, ši vyriausybė taip pat neįrodė, kad jūrų eismo intensyvumas Vigo įlankoje sukeltų sunkumų, kurie galėtų būti išspręsti tik imantis tokios ribojančios priemonės kaip minėta koncesija, ar kad reikalingos didelės investicijos atitinkamam susisiekimui jūra galėtų būti padengtos tik per dvidešimties – ar net trisdešimties – metų laikotarpį.

49 Galiausiai dėl atrankos kriterijaus, susijusio su Vigo įlankoje įgyta patirtimi jūrų transporto srityje, pakanka konstatuoti, kad Ispanijos vyriausybė nenurodo privalomųjų pagrindų, pateisinančių iš šio kriterijaus išplaukiančio apribojimo.

50 Be to, aplinkybė, kad minėtas kriterijus nebuvo lemiamas suteikiant koncesiją, nėra svarbi, nes pripažinimas, jog valstybė narė neįvykdė įsipareigojimų nėra susijęs su dėl to atsiradusios žalos konstatavimu (1998 m. kovo 5 d. Sprendimo *Komisija prieš Prancūziją*, C-175/97. Rink. p. I-963, 14 punktas ir nurodyta teismų praktika).

51 Minėto kriterijaus panaikinimas 2003 m. gruodžio 23 d. įstatymu taip pat nereikšmingas. Iš tikrųjų įsipareigojimų neįvykdymas turi būti vertinamas atsižvelgiant į atitinkamos valstybės narės padėtį baigiantis argumentuotoje nuomonėje nustatytam terminui, ir į vėlesnius pakeitimus Teisingumo Teismas neatsižvelgia (žr. 2004 m. sausio 29 d. Sprendimo *Komisija prieš Austriją*, C-209/02, Rink. p. I-1211, 16 punktą ir nurodytą teismų praktiką).

52 Iš to, kas išdėstyta, reikia padaryti išvadą, kad pirmasis kaltinimas yra pagrįstas.

Dėl antrojo kaltinimo, susijusio su Reglamento Nr. 3577/92 4 straipsnio pažeidimu

53 Komisijos teigimu, iš Reglamento Nr. 3577/92 4 straipsnio matyti, kad valstybė narė gali sudaryti su laivybos kompanijomis visuomenės aptarnavimo sutartis arba nustatyti tokioms kompanijoms visuomenės aptarnavimo įsipareigojimus, tik jei šios teikia reguliarias paslaugas į salas, iš jų arba tarp jų.

54 Tačiau transporto paslaugos Vigo įlankoje nėra reguliarios transporto paslaugos, teikiamos saloms ar tarp jų. Iš tiesų, viena vertus, reguliarios paslaugos, pavyzdžiui,

Vigas–Kangasas ir Vigas–Moanja maršrutais, nėra salose teikiamos paslaugos ir, kita vertus, pasłaugos į Cíes salas nėra reguliarios, bet sezoninės ir turistinio pobūdžio.

55 Ispanijos vyriausybė mano, kad Reglamento Nr. 3577/92 4 straipsnis šiuo atveju vis dėlto gali būti taikomas.

56 Iš tikrųjų, šios vyriausybės nuomone, galimybė sudaryti visuomenės aptarnavimo sutartis, susijusias su jūrų transporto paslaugomis, teikiamomis saloms ar tarp jų, arba nustatyti šioms paslaugoms visuomenės aptarnavimo įsipareigojimus yra pagrįsta tuo, kad tokios galimybės atitinkamoje zonoje yra vienintelis būdas įtvirtinti susisiekimą tarp salų arba tarp salų ir žemyno. Todėl įlankoje susisiekimui jūra reikia taikyti tapačią arba panašią į Reglamento Nr. 3577/92 4 straipsnyje nustatytą tvarką, nes egzistuojantis susisiekimas sausuma yra daug sudėtingesnis.

57 Komisija pripažįsta, kad 4 straipsnis iš tiesų išimtiniais atvejais gali būti taikomas jūrų transporto paslaugoms, kitoms nei teikiamos salose ar tarp salų, ypač kai kalbama apie įlanką arba fiordą, kur susisiekimas keliais yra toks ilgas ir sudėtingas, kad nėra reali alternatyva susisiekimui jūra. Ji vis dėlto pažymi, kad nagrinėjamu atveju tokia ypatinga situacija neegzistuoja.

58 Šiuo atžvilgiu, darant prielaidą, kad Reglamento Nr. 3577/92 4 straipsnis galėtų išimties tvarka būti taikomas atitinkamoms jūrų transporto paslaugoms, kitoms nei teikiamos salose ar tarp jų, reikia konstatuoti, kaip savo išvados 43 ir 44 punktuose tai nurodė generalinis advokatas, kad Vigo, Kangaso ir Moanja miestai, be susisiekimo jūra, turi juos tiesiogiai jungiantį ir leidžiantį lengvai pasiekti kelių tinklą. Šiomis aplinkybėmis reguliarios jūrų transporto tarp šių miestų paslaugos bet kuriuo atveju negali būti sutapatintos su jūrų transporto paslaugomis, teikiamomis salose ar tarp jų.

59 Dėl jūrų transporto paslaugų į Cíes salas ir iš jų Ispanijos vyriausybė neginčija, kad jos nėra reguliarios.

60 Iš to išplaukia, kad antrasis kaltinimas yra pagrįstas.

Dėl trečiojo kaltinimo, susijusio su Reglamento Nr. 3577/92 7 straipsnio pažeidimu

61 Komisijos nuomone, Reglamento Nr. 3577/92 7 straipsnis draudžia valstybėms narėms įtvirtinti griežtesnę tvarką nei ta, kuri buvo taikoma įsigaliojant šiam reglamentui, t. y. 1993 m. sausio 1 dieną. Tačiau iki Įstatytmo 4/1999 priėmimo galiojusi tvarka buvo ne tokia griežta, nei nustatyta minėtu įstatymu.

62 Šiuo požiūriu reikia konstatuoti, kad Reglamento Nr. 3577/92 7 straipsnis turi būti aiškinamas atsižvelgiant į prieš jį įtvirtintą nuostatą. Nors minėto reglamento 6 straipsnis leidžia valstybėms narėms laikotarpiu nuo 1993 m. sausio 1 d. ir vėliausiai iki 2004 m. sausio 1 d. tam tikrais specifiniais atvejais palikti galioti esamus apribojimus, 7 straipsnis iš esmės numato, kad šios valstybės negali nustatyti naujų apribojimų, palyginti su egzistuojančia padėtimi. Taigi abi nuostatos viena kitą papildo ir iš tikrųjų sudaro dvi laipsniško liberalizavimo sistemos dalis.

63 Šį Reglamento Nr. 3577/92 6 ir 7 straipsnių aiškinimą patvirtina tai, kad 7 straipsnyje nurodyto EB sutarties 62 straipsnio, draudžiančio valstybėms narėms nustatyti naujus apribojimus laisvei teikti paslaugas, panaikinimas Amsterdamo sutartimi sutapo su nuorodos į laipsnišką apribojimų laisvės teikti paslaugas Bendrijoje pereinamuoju laikotarpiu panaikinimą EB 49 straipsnio pirmojoje pastraipoje.

64 Iš to, ką savo išvados 75 punkte nurodė generalinis advokatas, aišku, kad Reglamento Nr. 3577/92 7 straipsnis turi prasmės tik šio reglamento nurodyto laipsniško paslaugų liberalizavimo kontekste.

65 Taigi klausimas, ar Ispanijos Karalystė neįvykdė įsipareigojimų pagal Reglamento Nr. 3577/92 7 straipsnį, nes Galisijos autonominė bendruomenė priėmė Įstatymą 4/1999, kyla tik tuomet, jei argumentuotoje nuomonėje nustatyto termino pasibaigimo dieną jūrų transporto Vigo įlankoje paslaugoms buvo taikomas to paties reglamento 6 straipsnis.

66 Kadangi šiuo atveju taip nėra, trečiasis kaltinimas atmestinas kaip nepagrįstas.

Dėl ketvirtojo kaltinimo, susijusio su Reglamento Nr. 3577/92 9 straipsnio pažeidimu

67 Komisija tvirtina, kad pažeidžiant Reglamento Nr. 3577/92 9 straipsnyje numatytą pareigą, priimant Įstatymą 4/1999, visiškai nebuvo pasitarta su Komisija.

68 Šiuo atžvilgiu primintina, kad remiantis šio 9 straipsnio formuluote, „prieš priimdamos įstatymus ir kitus teisės aktus, reikalingus <...> reglamentui įgyvendinti, valstybės narės pasitaria su Komisija".

69 Kadangi Įstatymas 4/1999 yra tokia nuostata ir Ispanijos vyriausybė neginčija, kad dėl šio įstatymo nebuvo pasitarta su Komisija, ketvirtasis kaltinimas yra pagrįstas.

70 Iš viso, kas pirmiau išdėstyta, reikia padaryti išvadą, kad toliau palikdama galioti teisės aktus:

— kurie leidžia vienam ūkio subjektui suteikti keleivių vežimo jūra Vigo įlankoje paslaugų koncesiją dvidešimties metų laikotarpiui ir kurie numato, kad vienas iš šios koncesijos suteikimo kriterijų – minėtoje įlankoje transporto srityje įgyta patirtis,

— kurie leidžia visuomenės aptarnavimo paslaugų įsipareigojimus taikyti sezoninio transporto paslaugoms salose arba reguliarioms transporto tarp kontinentinių uostų paslaugoms,

— dėl kurių prieš jų priėmimą visiškai nebuvo pasitarta su Komisija,

Ispanijos Karalystė pažeidė Reglamento Nr. 3577/92 1, 4 ir 9 straipsnius bei neįvykdė įsipareigojimų pagal šį reglamentą.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

71 Pagal Procedūros reglamento 69 straipsnio 2 dalį pralaimėjusiai šaliai nurodoma padengti bylinėjimosi išlaidas, jei laimėjusi šalis to prašė. Kadangi Komisija prašė priteisti bylinėjimosi išlaidas, o Ispanijos Karalystė iš esmės pralaimėjo bylą, pastaroji turi jas padengti.

Remdamasis šiais motyvais, Teisingumo Teismas (antroji kolegija) nusprendžia:

1. Toliau palikdama galioti teisės aktus:

— kurie leidžia vienam ūkio subjektui suteikti keleivių vežimo jūra Vigo įlankoje paslaugų koncesiją dvidešimties metų laikotarpiui ir kurie numato, kad vienas iš šios koncesijos suteikimo kriterijų – minėtoje įlankoje transporto srityje įgyta patirtis,

— kurie leidžia visuomenės aptarnavimo paslaugų įsipareigojimus taikyti sezoninio transporto paslaugoms salose arba reguliarioms transporto tarp kontinentinių uostų paslaugoms,

— dėl kurių visiškai nebuvo pasitarta su Europos Bendrijų Komisija prieš juos priimant,

Ispanijos Karalystė pažeidė 1992 m. gruodžio 7 d. Tarybos reglamento (EEB) Nr. 3577/92, taikančio laisvės teikti paslaugas principą jūrų trans-

portui valstybėse narėse (jūrų kabotažas), 1, 4 ir 9 straipsnius bei neįvykdė įsipareigojimų pagal šį reglamentą.

2. Atmesti likusią ieškinio dalį.

3. Priteisti iš Ispanijos Karalystės bylinėjimosi išlaidas.

Parašai.