ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (druhá komora)

z 9. marca 2006 *

Vo veci C-323/03,

ktorej predmetom je žaloba o nesplnenie povinnosti podľa článku 226 ES, podaná 24. júla 2003,

Komisia Európskych spoločenstiev, v zastúpení: I. Martínez del Peral a K. Simonsson, splnomocnení zástupcovia, s adresou na doručovanie v Luxemburgu,

žalobkyňa,

proti

Španielskemu kráľovstvu, v zastúpení: L. Fraguas Gadea a J. M. Rodríguez Cárcamo, splnomocnení zástupcovia, s adresou na doručovanie v Luxemburgu,

žalovanému,

* Jazyk konania: španielčina.

SÚDNY DVOR (druhá komora),

v zložení: predseda druhej komory C. W. A. Timmermans (spravodajca), sudcovia J. Makarczyk, R. Silva de Lapuerta, P. Kūris a J. Klučka,

generálny advokát: A. Tizzano,
tajomník: M. Ferreira, hlavná referentka,

so zreteľom na písomnú časť konania a po pojednávaní z 15. septembra 2005,

po vypočutí návrhov generálneho advokáta na pojednávaní 10. novembra 2005,

vyhlásil tento

Rozsudok

1 Komisia Európskych spoločenstiev sa svojou žalobou domáha, aby Súdny dvor určil, že Španielske kráľovstvo tým, že zachovalo účinnosť právnych predpisov:

— ktoré umožňujú udeliť licenciu na vykonávanie námorných dopravných služieb v zálive Vigo jedinému prevádzkovateľovi počas obdobia dvadsiatich rokov a ktoré stanovujú, že jedným z kritérií udelenia licencie je skúsenosť s dopravou v uvedenom zálive,

— ktoré umožňujú uložiť sezónnym dopravným službám smerom na ostrovy a z ostrovov alebo pravidelným dopravným službám medzi pevninskými prístavmi záväzky vo verejnom záujme,

— ktoré umožňujú zaviesť prísnejší systém ako ten, ktorý sa uplatňoval v čase nadobudnutia účinnosti nariadenia Rady (EHS) č. 3577/92 zo 7. decembra 1992, ktorým sa uplatňuje zásada slobody poskytovania služieb na námornú dopravu v rámci členských štátov (námorná kabotáž) (Ú. v. ES L 364, s. 7; Mim. vyd. 06/002, s. 10), v tomto prípade systém zavedený rozhodnutím z 11. júna 1984,

— ktoré pred ich prijatím neboli predmetom žiadnej porady s Komisiou,

porušilo články 1, 4, 7 a 9 nariadenia č. 3577/92 a nesplnilo si povinnosti, ktoré mu vyplývajú z tohto nariadenia a zo Zmluvy ES.

Právny rámec

Právo Spoločenstva

2 Článok 59 Zmluvy ES (zmenený, teraz článok 49 ES) vo svojom prvom odseku stanovoval:

„V rámci nasledujúcich ustanovení sa v prechodnom období postupne zrušia obmedzenia slobody poskytovať služby v spoločenstve vo vzťahu k štátnym príslušníkom členských štátov, ktorí sa usadili v niektorom inom štáte spoločenstva ako príjemca služieb."

3 Článok 62 Zmluvy ES (zrušený Amsterdamskou zmluvou) stanovoval:

„Ak nie je touto zmluvou ustanovené inak, členské štáty nezavedú nové obmedzenia slobody poskytovať služby, ktorá sa dosiahla už v čase nadobudnutia platnosti tejto zmluvy."

4 Nariadenie č. 3577/92 v článku 1 ods. 1 stanovuje:

„Od 1. januára 1993 budú slobodu poskytovania námorných dopravných služieb v členskom štáte (námorná kabotáž) uplatňovať majitelia lodí spoločenstva, ktorí majú svoje plavidlá registrované v členskom štáte a plávajúce pod vlajkou členského štátu za predpokladu, že tieto plavidlá spĺňajú všetky podmienky pre vykonávanie kabotáže v tomto členskom štáte..."

5 Podľa článku 2 nariadenia č. 3577/92:

„Na účely tohto nariadenia:

1. ‚námorné dopravné služby v členskom štáte (námorná kabotáž)' znamenajú služby normálne vykonávané za odplatu a zahŕňajú najmä:

   a) ‚pevninskú kabotáž': prepravu cestujúcich alebo tovaru po mori medzi prístavmi situovanými na pevnine alebo na hlavnom území jedného a toho istého štátu bez zastávok na ostrovoch;

...

c) ‚ostrovnú kabotáž': prepravu cestujúcich alebo tovaru po mori medzi:

— prístavmi situovanými na pevnine a jedným alebo viacerými ostrovmi jedného a toho istého členského štátu,

— ostrovmi [prístavmi — *neoficiálny preklad*] situovanými na ostrovoch jedného a toho istého členského štátu,

...“

6 Článok 4 ods. 1 nariadenia č. 3577/92 stanovuje:

„Členský štát môže uzavrieť zmluvu o výkone vo verejnom záujme alebo uložiť záväzky vo verejnom záujme ako podmienku opatrenia kabotážnych služieb lodným spoločnostiam, participujúcim na pravidelných službách do, z a medzi ostrovmi.“

7 Článok 6 nariadenia č. 3577/92 znie takto:

„1. Z vykonávania tohto nariadenia budú dočasne vyňaté tieto námorné dopravné služby v Stredozemnom mori a pri pobreží Španielska, Portugalska a Francúzska:

— výletné plavby do 1. januára 1995,

— preprava strategického tovaru (ropa, ropné výrobky, pitná voda) do 1. januára 1997,

— prepravy plavidlami menšími než 650 brt [s tonážou do 650 ton brutto — *neoficiálny preklad*], do 1. januára 1998,

— pravidelné osobné a trajektové prepravy do 1. januára 1999.

2. Ostrovná kabotáž v Stredozemnom mori [a kabotáž — *neoficiálny preklad*] týkajúca sa Kanárskych, Azorských ostrovov a Madeiry, Ceuty a Melilly, francúzskych ostrovov na atlantickom pobreží a francúzskych zámorských departementov bude dočasne vyňatá z vykonávania tohto nariadenia do 1. januára 1999.

3. Z dôvodov sociálnej a hospodárskej súdržnosti budú výnimky podľa odseku 2 rozšírené na Grécko do 1. januára 2004 pre pravidelné osobné a trajektové prepravy vykonávané plavidlami do 650 brt [s tonážou do 650 ton brutto — *neoficiálny preklad*]."

8 Článok 7 nariadenia č. 3577/92 stanovuje:

„Na oblasť upravenú týmto nariadením sa uplatní článok 62 zmluvy."

9 Podľa článku 9 nariadenia č. 3577/92:

„Pred prijatím zákonov, iných právnych predpisov a správnych opatrení pri vykonávaní tohto nariadenia, sa členské štáty poradia s Komisiou. Budú ju informovať o akýchkoľvek opatreniach takto prijatých."

Vnútroštátna právna úprava

10 Dňa 9. apríla 1999 prijala autonómna oblasť Galícia zákon 4/1999, ktorým verejnú námornú dopravu cestujúcich v zálive Vigo vyhlásila za služby vo verejnom záujme patriace regionálnej vláde Galície (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 z 18. mája 1999, s. 18552, ďalej len „zákon 4/1999").

11 Podľa článku 2 ods. 2 a 3 tohto zákona regionálna správa Galície nepriamo spravuje služby námornej prepravy cestujúcich v zálive Vigo udelením administratívnej licencie na obdobie dvadsiatich rokov s možnosťou obnovy na obdobie maximálne desiatich rokov.

12 Článok 3 zákona 4/1999 stanovuje, že táto licencia sa udelí prostredníctvom verejného obstarávania a že sa okrem iného zohľadnia prax nadobudnutá v oblasti dopravy v zálive Vigo, kvalita služieb, tarify, záväzok zamestnať pracovníkov na dopravu v zálive Vigo na základe kritérií odpracovaných rokov a profesionality, ako aj záruky zachovania prirodzeného prostredia ostrovov Cíes.

13 Pred prijatím zákona 4/1999 bol účinný režim zavedený rozhodnutím z 11. júna 1984, na základe ktorého poskytovanie pravidelných námorných služieb prepravy cestujúcich a tovaru medzi Vigo a Cangas, ako aj medzi Vigo a Moaña podliehalo udeleniu povolenia na obdobie desiatich rokov s možnosťou obnovy.

Konanie pred podaním žaloby

14 Komisia po prijatí viacerých sťažností usúdila, že zákon 4/1999 nie je v súlade s nariadením č. 3577/92 a 19. júla 2000 zaslala Španielskemu kráľovstvu výzvu, na ktorú tento štát odpovedal listom z 5. októbra 2000.

15 Keďže vysvetlenia poskytnuté v tejto odpovedi Komisia nepovažovala za dostatočné, 7. mája 2001 zaslala Španielskemu kráľovstvu odôvodnené stanovisko, ktorým ho vyzvala, aby prijalo požadované opatrenia na dosiahnutie súladu s týmto stanoviskom v lehote dvoch mesiacov od jeho doručenia.

16 Keďže však Komisia usúdila, že španielske orgány neprijali opatrenia potrebné na splnenie povinností vyplývajúcich z nariadenia č. 3577/92, rozhodla sa podať žalobu, na základe ktorej sa začalo toto konanie.

O žalobe

O uplatnení nariadenia č. 3577/92 na námorné dopravné služby vo vnútri zálivu Vigo

17 Pred skúmaním štyroch výhrad Komisie, vychádzajúcich — v tomto poradí — z porušenia článkov 1, 4, 7 a 9 nariadenia č. 3577/92, je potrebné vysloviť sa o tvrdení španielskej vlády, podľa ktorého žaloba v každom prípade nie je dôvodná, pretože toto nariadenie sa neuplatňuje na námorné dopravné služby vo vnútri zálivu Vigo upravené zákonom 4/1999.

18 Podľa tejto vlády treba pod „námornou kabotážou" rozumieť prepravu cestujúcich alebo tovaru po mori medzi prístavmi. Námorná doprava vo vnútri zálivu Vigo však nie je ani dopravou po mori, ani dopravou medzi prístavmi v zmysle, ktorý tieto pojmy majú v rámci nariadenia č. 3577/92.

19 V prvom rade, pokiaľ ide o dopravu po mori, španielska vláda tvrdí, že zákonodarca Spoločenstva mal pri úprave námornej dopravy na mysli vonkajšie more a nie vnútorné vody. Vonkajšie more zodpovedá pobrežnému moru tak, ako je definované medzinárodnými zmluvami, konkrétne článkom 8 Dohovoru Organizácie spojených národov o morskom práve z 10. decembra 1982 (ďalej len „Dohovor z Montego Bay"), ktorý ho kladie do protikladu s vnútornými vodami, čiže vodami rozprestierajúcimi sa smerom k pevnine od základnej línie pobrežného mora.

20 Podľa uvedenej vlády je nariadenie č. 3577/92 navyše založené na zásade, že kabotáž je podstatným prvkom komunikačného systému Spoločenstva a zároveň nástrojom potrebným na vytvorenie vnútorného trhu. Plavba, ktorá sa v celom rozsahu vykonáva vo vnútorných vodách, má však na rozdiel od vonkajšej plavby alebo plavby v pobrežnom mori extrémne obmedzený ekonomický a sociálny dosah, ktorý len slabo ovplyvňuje cieľ vytvorenia vnútorného trhu v rámci Spoločenstva.

21 V druhom rade španielska vláda tvrdí, že plavba v zálive Vigo nie je plavbou medzi prístavmi, pretože na jednej strane na základe uplatniteľných vnútroštátnych právnych predpisov je celý uvedený záliv súčasťou zóny služieb prístavu Vigo a na druhej strane ostrovy Cíes nemajú prístav, ale len prístavné nábrežie určené na vylodenie cestujúcich, ktorého kotviaca kapacita je extrémne obmedzená.

22 Napokon uvedená vláda usudzuje, že z definície pojmov morská oblasť a prístavná oblasť, uvedenej v článku 2 smernice Rady 98/18/ES zo 17. marca 1998 o bezpečnostných pravidlách a normách pre osobné lode (Ú. v. ES L 144, s. 1; Mim. vyd. 07/004, s. 40) tiež vyplýva, že všetky vody zálivu Vigo sú súčasťou prístavnej oblasti. Samotná právna úprava Spoločenstva teda nepovažuje túto oblasť za morskú oblasť.

23 Pri výklade ustanovenia práva Spoločenstva je potrebné vziať do úvahy nielen jeho znenie, ale aj jeho kontext a ciele sledované právnou úpravou, ktorej je toto ustanovenie súčasťou (rozsudok zo 7. júna 2005, VEMW a i., C-17/03, zatiaľ Zb. s. I-4983, bod 41 a tam citovaná judikatúra).

24 Preto je na výklad pojmov „preprava cestujúcich... medzi prístavmi", ktoré sú súčasťou definícií pevninskej kabotáže a ostrovnej kabotáže uvedených v článku 2 bode 1 písm. a) a c) nariadenia č. 3577/92, vhodné vziať do úvahy cieľ tohto

nariadenia, a to vykonanie slobodného poskytovania služieb vo vzťahu k námornej kabotáži podľa podmienok a s výhradou výnimiek, ktoré toto nariadenie upravuje (pozri rozsudok z 20. februára 2001, Analir a i., C-205/99, Zb. s. I-1271, bod 19).

25 Stotožnenie pojmov more v zmysle nariadenia č. 3577/92 a pobrežné more v zmysle Dohovoru z Montego Bay by mohlo ohroziť uvedený cieľ. Uplatnenie uvedeného nariadenia len na pobrežné more v zmysle tohto dohovoru by totiž bolo spôsobilé vylúčiť potenciálne dôležité námorné dopravné služby z liberalizácie, ktorú sleduje toto nariadenie, pokiaľ sa tieto služby vykonávajú vo vodách rozprestierajúcich sa smerom k pevnine od základnej línie pobrežného mora, ktorú môžu štáty vytýčiť na základe uvedeného dohovoru vytvorením spojníc v prirodzených ústiach zálivov.

26 Ďalej z nariadenia č. 3577/92 nevyplýva, že zákonodarca Spoločenstva chcel obmedziť pôsobnosť tohto nariadenia len na pobrežné more v zmysle Dohovoru z Montego Bay.

27 Preto nemožno pripustiť takéto stotožnenie.

28 Ani tvrdenie, podľa ktorého plavba vykonávaná v zálive, akým je záliv Vigo, len slabo ovplyvňuje cieľ vytvorenia vnútorného trhu, nie je relevantné. V nariadení č. 3577/92 totiž neexistuje náznak, ktorý by umožňoval dospieť k záveru, že jeho pôsobnosť závisí od účinku, aký má z hospodárskeho a sociálneho hľadiska plavba v určenej oblasti na vytvorenie vnútorného trhu.

29 Z predchádzajúceho vyplýva, že podklady, ktoré uvádza španielska vláda, nie sú spôsobilé preukázať, že riečne údolie zaliate morom, akým je záliv Vigo, nie je súčasťou mora v zmysle nariadenia č. 3577/92.

30 S tvrdením, podľa ktorého sa námorné dopravné služby v zálive Vigo nevykonávajú medzi prístavmi v zmysle nariadenia č. 3577/92, tiež nemožno súhlasiť.

31 Nariadenie č. 3577/92 totiž na rozdiel od smernice 98/18, v ktorej je v článku 2 písm. p) „prístavná oblasť" definovaná ako „oblasť iná ako morská oblasť, ako je definovaná členskými štátmi...", pri definícii prístavu neobsahuje odkaz na právo týchto štátov.

32 Z potreby jednotného uplatňovania práva Spoločenstva a zásady rovnosti vyplýva, že znenie ustanovenia práva Spoločenstva, ktoré neobsahuje žiadny výslovný odkaz na právo členských štátov s cieľom určiť jeho zmysel a rozsah pôsobnosti, v zásade vyžaduje v celom Spoločenstve samostatný a jednotný výklad, ktorý musí zohľadňovať kontext ustanovenia a cieľ sledovaný príslušnou právnou úpravou (rozsudok z 26. mája 2005, Stadt Sundern, C-43/04, Zb. s. I-4491, bod 24 a citovaná judikatúra).

33 Z tohto hľadiska vzhľadom na kontext nariadenia č. 3577/92 a cieľ, ktorý toto nariadenie sleduje — vykonanie slobodného poskytovania služieb vo vzťahu k námornej kabotáži —, pojem prístav obsiahnutý v uvedenom nariadení zahŕňa infraštruktúry, hoci aj malého významu, ktorých funkciou je umožniť nalodenie a vylodenie tovarov alebo osôb prepravovaných po mori. Preto infraštruktúry nachádzajúce sa na ostrovoch Cíes treba považovať za prístavy v zmysle nariadenia č. 3577/92.

34 Okrem toho samostatný a jednotný výklad pojmu prístav v zmysle tohto nariadenia vedie záveru, že infraštruktúry nachádzajúce sa v mestách Vigo, Cangas a Moaña zodpovedajú tomuto konceptu, keďže každé z týchto miest má infraštruktúru umožňujúcu nalodenie a vylodenie osôb a nakládku a vykládku tovaru prepravovaných po mori.

35 Zo všetkých predchádzajúcich úvah vyplýva, že služby námornej prepravy cestujúcich vo vnútri zálivu Vigo upravené zákonom 4/1999 sú službami dopravy po mori medzi prístavmi v zmysle nariadenia č. 3577/92. Preto sa toto nariadenie na uvedené služby vzťahuje.

O prvej výhrade vychádzajúcej z porušenia článku 1 nariadenia č. 3577/92

36 Komisia tvrdí, že zákon 4/1999 porušuje ustanovenia článku 1 nariadenia č. 3577/92 z dvoch hľadísk: na jednej strane vyhradením služieb námornej prepravy cestujúcich v zálive Vigo jedinému podniku prostredníctvom udelenia administratívnej licencie na dvadsať rokov, čo paralyzuje prístup na trh počas platnosti tejto licencie, a na druhej strane zohľadňovaním praxe nadobudnutej v oblasti dopravy v zálive Vigo ako kritéria výberu podniku, ktorému je udelená licencia, čo zvýhodňuje existujúceho prevádzkovateľa a spôsobuje diskrimináciu voči prevádzkovateľom z iných členských štátov.

37 Španielska vláda namieta, že systém licencie na námornú prepravu cestujúcich v zálive Vigo je odôvodnený naliehavými dôvodmi všeobecného záujmu v zmysle judikatúry Súdneho dvora.

38 V prvom rade táto vláda tvrdí, že námorná doprava smerom na ostrovy Cíes, čo je jediné možné spojenie s týmito ostrovmi, musí byť obmedzená z ekologických dôvodov. Existujú denné kvóty na počet osôb, ktoré majú povolenie navštíviť uvedené ostrovy, a jediný rozumný spôsob, ako dodržať túto požiadavku, je kontrola počtu cestujúcich, ktorí sa nalodia týmto smerom. K tomu sa pridávajú slabé kapacity prístavného nábrežia nachádzajúceho sa na týchto ostrovoch, ktoré by neznieslo intenzívnu námornú dopravu.

39 V druhom rade, pokiaľ ide o námorné spojenie medzi mestami Vigo, Cangas a Moaña, tento spôsob dopravy je podľa španielskej vlády najpriamejší, najjednoduchší, najrýchlejší a najhospodárnejší. Jeho prípadné zrušenie by malo vážne dôsledky na organizáciu dopravy v geografickej oblasti Vigo a na polostrove Morrazo a spôsobilo by ťažkosti spočívajúce v nadmernom používaní a preťažení infraštruktúr pozemnej dopravy. Služby súvisiace s týmto spojením sú však stratové a majú teda neistú alebo slabú ekonomickú životnosť. Preto by úplná liberalizácia týchto služieb pravdepodobne spôsobila zmiznutie spojenia Vigo — Cangas — Moaña alebo jeho prevádzkovanie v neuspokojujúcich podmienkach z hľadiska bezpečnosti, pravidelnosti a cien.

40 V treťom rade španielska vláda tvrdí, že námorná doprava v zálive Vigo musí byť kontrolovaná a jej objem obmedzený. Ide totiž o ohraničený geografický priestor, kde musia popri sebe existovať rôzne aktivity, pričom niektoré z nich, napríklad lov mušlí prostredníctvom nákladných člnov alebo plávajúceho náčinia, si zjavne vyžadujú obmedzenia námornej dopravy.

41 V štvrtom rade podľa uvedenej vlády možno dobu platnosti licencie odôvodniť potrebou amortizácie investícií, ktoré sú rozsiahle.

42 V poslednom rade, pokiaľ ide o kritérium výberu víťazného podniku týkajúce sa praxe nadobudnutej v námornej doprave v zálive Vigo, španielska vláda tvrdí, že toto kritérium nebolo rozhodujúce pri udelení licencie a ani neviedlo k pokračovaniu licencie podniku, ktorý už vykonával činnosť v uvedenom zálive. Táto vláda okrem toho vo svojej duplike informuje o zrušení tohto kritéria zákonom z 23. septembra 2003.

43 Je vhodné pripomenúť, že článok 1 nariadenia č. 3577/92 jasne zakotvuje princíp slobodného poskytovania služieb námornej kabotáže v Spoločenstve (rozsudky Analir a i., už citovaný, bod 20, a z 21. októbra 2004, Komisia/Grécko, C-288/02, Zb. s. I-10071, bod 29).

44 Vnútroštátne opatrenie, ktoré vyhradzuje námorné dopravné služby v zálive Vigo jedinému podniku udelením administratívnej licencie na obdobie dvadsiatich rokov s možnosťou obnovy na obdobie desiatich rokov, je spôsobilé prekážať poskytovaniu týchto služieb podnikmi z iných členských štátov, či dokonca ho zakázať, a preto je obmedzením slobodného poskytovania služieb. To isté platí pre kritérium výberu týkajúce sa praxe nadobudnutej v oblasti námornej dopravy v zálive Vigo (pozri v tomto zmysle rozsudky Analir a i., už citovaný, bod 22, a Komisia/Grécko, už citovaný, bod 30).

45 Pokiaľ ide o posúdenie prípustnosti týchto obmedzení, je dôležité pripomenúť, že slobodné poskytovanie služieb ako základný princíp Zmluvy možno obmedziť len úpravami odôvodnenými naliehavými dôvodmi všeobecného záujmu, ktoré sa uplatňujú na všetky osoby alebo podniky vykonávajúce činnosť na území hostiteľského členského štátu. Na účel takéhoto odôvodnenia musí byť daná vnútroštátna úprava spôsobilá zaručiť dosiahnutie cieľa, ktorý sleduje, a nepresahovať rámec toho, čo je na jeho dosiahnutie potrebné (rozsudok Analir a i., už citovaný, bod 25 a tam citovaná judikatúra, a Komisia/Grécko, bod 32). V tomto prípade však tomu tak nie je.

46 Ako totiž správne poznamenáva Komisia, v súvislosti s ostrovmi Cíes možno s cieľom prispôsobiť dopravu na tieto ostrovy environmentálnym požiadavkám a slabej kapacite prístavného nábrežia, na ktoré poukazuje španielska vláda, zaviesť opatrenia menej prísne ako uvedená licencia, napríklad organizáciu rezervačného systému a predaja dostupných vstupeniek.

47 Ďalej, pokiaľ ide o požiadavky spojené s organizáciou dopravy v geografickej oblasti Vigo a na polostrove Morrazo, je potrebné konštatovať, ako to uviedol generálny advokát v bode 49 svojich návrhov, že španielska vláda nepreukázala, že ak služby prepravy cestujúcich medzi brehmi zálivu Vigo, ktoré sa podľa informácií poskytnutých v jej duplike ročne týkajú 1,3 milióna cestujúcich, nemajú prestať byť ziskové a zmiznúť, musia byť predmetom licencie udelenej jedinému prevádzkovateľovi na obdobie dvadsiatich rokov s možnosťou predĺženia až na tridsať rokov.

48 Ďalej táto vláda nepreukázala ani to, že intenzita námornej dopravy v zálive Vigo spôsobuje ťažkosti, ktorým nemožno zabrániť inak ako zavedením tak obmedzujúceho opatrenia, ako je uvedená licencia, ani to, že za predpokladu, že na zachovanie predmetných námorných spojení sú potrebné rozsiahle investície, na ich amortizáciu je potrebné obdobie dvadsiatich, či dokonca tridsiatich rokov.

49 Napokon, pokiaľ ide o kritérium výberu týkajúce sa praxe nadobudnutej v oblasti dopravy v zálive Vigo, stačí konštatovať, že španielska vláda neuvádza naliehavé dôvody odôvodňujúce obmedzenie, ktoré vyplýva z tohto kritéria.

50 Navyše okolnosť, že uvedené kritérium údajne nebolo pri udelení licencie rozhodujúce, nie je relevantná, keďže určenie nesplnenia povinnosti členským štátom nie je viazané na škodu, ktorá by z takéhoto nesplnenia vyplynula (rozsudok z 5. marca 1998, Komisia/Francúzsko, C-175/97, Zb. s. I-963, bod 14 a tam citovaná judikatúra).

51 Zrušenie uvedeného kritéria zákonom z 23. decembra 2003 je tiež irelevantné. Existencia nesplnenia povinnosti sa totiž musí posúdiť na základe stavu, v ktorom sa príslušný členský štát nachádzal v čase uplynutia lehoty stanovenej v odôvodnenom stanovisku, a zmeny, ktoré nastali neskôr, Súdny dvor nemôže vziať do úvahy (pozri rozsudok z 29. januára 2004, Komisia/Rakúsko, C-209/02, Zb. s. I-1211, bod 16 a tam citovanú judikatúru).

52 Z predchádzajúceho vyplýva, že prvá výhrada je dôvodná.

O druhej výhrade vychádzajúcej z porušenia článku 4 nariadenia č. 3577/92

53 Podľa Komisie z článku 4 nariadenia č. 3577/92 vyplýva, že členský štát môže s lodnými spoločnosťami uzavrieť zmluvu o výkone vo verejnom záujme alebo im uložiť záväzky vo verejnom záujme len vtedy, ak vykonávajú pravidelné služby smerom na ostrovy, z ostrovov alebo medzi ostrovmi.

54 Dopravné služby v zálive Vigo však nie sú pravidelnými dopravnými službami na ostrovy a z ostrovov alebo medzi ostrovmi. Na jednej strane pravidelné služby ako spojenia Vigo — Cangas a Vigo — Moaña nie sú ostrovnými službami a na druhej

strane služby smerom na ostrovy Cíes nie sú pravidelné, ale sezónne a majú turistický charakter.

55 Španielska vláda tvrdí, že článok 4 nariadenia č. 3577/92 sa i tak môže v tomto prípade uplatniť.

56 Podľa uvedenej vlády sa totiž možnosť uzatvárať zmluvy o výkone vo verejnom záujme alebo ukladať záväzky vo verejnom záujme, pokiaľ ide o námorné dopravné služby smerom na ostrovy, z ostrovov alebo medzi ostrovmi, zakladá na okolnosti, že za takýchto predpokladov ide v danej oblasti o jediný spôsob vytvorenia spojenia medzi ostrovmi alebo medzi ostrovmi a pevninou. Je teda na mieste uplatniť rovnaký alebo porovnateľný režim ako režim upravený v článku 4 nariadenia č. 3577/92 aj na námorné spojenia vo vnútri zálivu, pokiaľ sú existujúce pozemné spojenia omnoho náročnejšie.

57 Komisia pripúšťa, že článok 4 sa skutočne môže za výnimočných okolností uplatňovať aj na iné námorné dopravné služby ako tie, ktoré sa vykonávajú smerom na ostrovy, z ostrovov alebo medzi ostrovmi, najmä v prípade zálivu alebo fjordu, kde je cestné spojenie tak dlhé alebo náročné, že nie je skutočnou alternatívou voči spojeniu po mori. Tvrdí však, že v tomto prípade nejde o takúto výnimočnú situáciu.

58 Za predpokladu, že článok 4 nariadenia č. 3577/92 by sa mohol výnimočne uplatniť na určité námorné dopravné služby, iné ako tie, ktoré sa vykonávajú smerom na ostrovy, z ostrovov alebo medzi ostrovmi, je potrebné konštatovať, že ako uviedol generálny advokát v bodoch 43 a 44 svojich návrhov, mestá Vigo, Cangas a Moaña disponujú okrem námorných spojení aj cestnou sieťou, ktorá ich priamo spája a robí ich ľahko prístupnými. Za týchto podmienok v žiadnom prípade nemožno pravidelné námorné dopravné služby medzi týmito mestami postaviť na roveň námorným dopravným službám smerom na ostrovy, z ostrovov alebo medzi ostrovmi.

59 Pokiaľ ide o námorné dopravné služby smerom na ostrovy Cíes a z týchto ostrovov, španielska vláda nepopiera, že tieto služby nie sú pravidelné.

60 Preto je druhá výhrada dôvodná.

O tretej výhrade vychádzajúcej z porušenia článku 7 nariadenia č. 3577/92

61 Podľa Komisie článok 7 nariadenia č. 3577/92 zakazuje členským štátom zaviesť obmedzujúcejšie režimy ako ten, ktorý sa uplatňoval v čase nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia, čiže 1. januára 1993. Režim existujúci pred prijatím zákona 4/1999 bol údajne menej obmedzujúci ako režim zriadený uvedeným zákonom.

62 V tejto súvislosti je vhodné konštatovať, že článok 7 nariadenia č. 3577/92 sa musí vykladať vzhľadom na ustanovenie, ktoré mu bezprostredne predchádza. Kým článok 6 uvedeného nariadenia v určitých osobitných prípadoch umožňuje členským štátom, aby po 1. januári 1993 na obdobie končiace najneskôr 1. januára 2004 zachovali existujúce obmedzenia, článok 7 v podstate stanovuje, že tieto štáty nemôžu zaviesť nové obmedzenia v porovnaní s existujúcou situáciou. Tieto dve ustanovenia sa teda dopĺňajú a v skutočnosti predstavujú dve časti režimu postupnej liberalizácie.

63 Tento výklad článkov 6 a 7 nariadenia č. 3577/92 podopiera aj skutočnosť, že Amsterdamská zmluva súbežne s tým, že zrušila článok 62 Zmluvy ES, na ktorý odkazuje uvedený článok 7 a ktorý členským štátom zakazoval zaviesť nové obmedzenia slobody poskytovať služby, odstránila v texte článku 49 ods. 1 ES odkaz na postupné zrušenie obmedzení slobody poskytovať služby v Spoločenstve v prechodnom období.

64 Z toho vyplýva, že ako uviedol generálny advokát v bode 75 svojich návrhov, článok 7 nariadenia č. 3577/92 má význam len v kontexte postupnej liberalizácie služieb, ktorú sleduje toto nariadenie.

65 Preto by sa otázka, či si Španielske kráľovstvo nesplnilo povinnosti vyplývajúce z článku 7 nariadenia č. 3577/92 z dôvodu prijatia zákona 4/1999 autonómnou oblasťou Galícia, nastoľovala len vtedy, ak by sa na námorné dopravné služby v zálive Vigo vzťahoval článok 6 toho istého nariadenia v čase uplynutia lehoty stanovenej v odôvodnenom stanovisku.

66 Keďže tomu tak nie je, tretiu výhradu treba zamietnuť ako nedôvodnú.

O štvrtej výhrade vychádzajúcej z porušenia článku 9 nariadenia č. 3577/92

67 Komisia tvrdí, že zákon 4/1999 nebol pred jeho prijatím predmetom žiadnej porady, čím bola porušená povinnosť stanovená v článku 9 nariadenia č. 3577/92.

68 Z tohto hľadiska je vhodné pripomenúť, že podľa tohto článku 9 „pred prijatím zákonov, iných právnych predpisov a správnych opatrení pri vykonávaní... nariadenia sa členské štáty poradia s Komisiou".

69 Keďže zákon 4/1999 je takýmto opatrením a španielska vláda nepopiera, že v súvislosti s týmto zákonom nedošlo k porade s Komisiou, štvrtá výhrada je dôvodná.

70 Z predchádzajúcich úvah ako celku vyplýva, že Španielske kráľovstvo tým, že zachovalo účinnosť právnych predpisov:

— ktoré umožňujú udelenie licencie na vykonávanie služieb námornej prepravy cestujúcich v zálive Vigo jedinému prevádzkovateľovi počas obdobia dvadsiatich rokov a ktoré stanovujú, že jedným z kritérií udelenia tejto licencie je skúsenosť s dopravou nadobudnutá v uvedenom zálive,

— ktoré umožňujú uložiť sezónnym dopravným službám smerom na ostrovy a z ostrovov alebo pravidelným dopravným službám medzi pevninskými prístavmi záväzky vo verejnom záujme,

— ktoré pred ich prijatím neboli predmetom žiadnej porady s Komisiou,

porušilo články 1, 4 a 9 nariadenia č. 3577/92 a nesplnilo si povinnosti, ktoré mu vyplývajú z tohto nariadenia.

O trovách

71 Podľa článku 69 ods. 2 rokovacieho poriadku účastník konania, ktorý vo veci nemal úspech, je povinný nahradiť trovy konania, ak to bolo v tomto zmysle navrhnuté. Keďže Komisia navrhla zaviazať Španielske kráľovstvo na náhradu trov konania a Španielske kráľovstvo nemalo úspech v podstatnej časti svojich dôvodov, je opodstatnené zaviazať ho na náhradu trov konania.

Z týchto dôvodov Súdny dvor (druhá komora) rozhodol a vyhlásil:

1. Španielske kráľovstvo tým, že zachovalo účinnosť právnych predpisov:

— ktoré umožňujú udelenie licencie na vykonávanie služieb námornej prepravy cestujúcich v zálive Vigo jedinému prevádzkovateľovi počas obdobia dvadsiatich rokov a ktoré stanovujú, že jedným z kritérií udelenia tejto licencie je skúsenosť s dopravou nadobudnutá v uvedenom zálive,

— ktoré umožňujú uložiť sezónnym dopravným službám smerom na ostrovy a z ostrovov alebo pravidelným dopravným službám medzi pevninskými prístavmi záväzky vo verejnom záujme,

— ktoré pred ich prijatím neboli predmetom žiadnej porady s Komisiou Európskych spoločenstiev,

porušilo články 1, 4 a 9 nariadenia Rady (EHS) č. 3577/92 zo 7. decembra 1992, ktorým sa uplatňuje zásada slobody poskytovania služieb na

námornú dopravu v rámci členských štátov (námorná kabotáž) a nesplnilo si povinnosti, ktoré mu vyplývajú z tohto nariadenia.

2. **V zostávajúcej časti sa žaloba zamieta.**

3. **Španielske kráľovstvo je povinné nahradiť trovy konania.**

Podpisy