SODBA SODIŠČA (drugi senat)

z dne 9. marca 2006*

V zadevi C-323/03,

zaradi tožbe zaradi neizpolnitve obveznosti na podlagi člena 226 ES, vložene 24. julija 2003,

Komisija Evropskih skupnosti, ki jo zastopata I. Martínez del Peral in K. Simonsson, zastopnika, z naslovom za vročanje v Luxembourgu,

tožeča stranka,

proti

Kraljevini Španiji, ki jo zastopata L. Fraguas Gadea in J. M. Rodríguez Cárcamo, zastopnika, z naslovom za vročanje v Luxembourgu,

tožena stranka,

* Jezik postopka: španščina.

SODIŠČE (drugi senat),

v sestavi C. W. A. Timmermans (poročevalec), predsednik senata, J. Makarczyk, sodnik, R. Silva de Lapuerta, sodnica, P. Kūris in J. Klučka, sodnika,

generalni pravobranilec: A. Tizzano,
sodna tajnica: M. Ferreira, glavna administratorka,

na podlagi pisnega postopka in obravnave z dne 15. septembra 2005,

po predstavitvi sklepnih predlogov generalnega pravobranilca na obravnavi 10. novembra 2005

izreka naslednjo

Sodbo

1 Komisija Evropskih skupnosti s tožbo Sodišču predlaga, naj ugotovi, da je Kraljevina Španija, s tem da ohranja v veljavi zakonodajo, ki:

— omogoča, da se storitve pomorskega prevoza v Rii de Vigo za dvajset let oddajo enemu samemu operaterju, in določa, da so eno od meril za dodelitev koncesije izkušnje, pridobljene pri prevozu v navedeni Rii;

— omogoča, da so za storitve sezonskega prevoza do otokov oziroma storitve rednega prevoza med celinskimi pristanišči naložene obveznosti gospodarske javne službe;

— omogoča uvedbo restriktivnejšega sistema, kot je veljal na dan začetka veljavnosti Uredbe Sveta (EGS) št. 3577/92 z dne 7. decembra 1992 o uporabi načela prostega pretoka storitev v pomorskem prometu med državami članicami (pomorska kabotaža) (UL L 364, str. 7), in sicer ureditve, sprejete z odločbo z dne 11. junija 1984;

— pred sprejetjem ni bila predmet nobenega posvetovanja s Komisijo;

kršila člene 1, 4, 7 in 9 Uredbe št. 3577/92 ter ni izpolnila obveznosti, ki jih ima na podlagi te uredbe in Pogodbe ES.

Pravni okvir

Pravo Skupnosti

2 V členu 59 Pogodbe ES (po spremembi postal člen 49 ES) je bilo v prvem odstavku določeno:

„V okviru določb, navedenih v nadaljevanju, se omejitve svobode opravljanja storitev v Skupnosti v prehodnem obdobju postopno odpravijo za državljane držav članic, ki imajo sedež v eni od držav Skupnosti, vendar ne v državi osebe, ki so ji storitve namenjene.“

3 V členu 62 Pogodbe ES (razveljavljen s Pogodbo iz Amsterdama) je bilo določeno:

„Če v tej pogodbi ni določeno drugače, države članice ne uvajajo novih omejitev glede svobode opravljanja storitev, ki je dejansko že bila dosežena na dan začetka veljavnosti te pogodbe."

4 V Uredbi št. 3577/92 je v členu 1(1) določeno:

„Od 1. januarja 1993 se svoboda zagotavljanja prevozov v pomorskem prometu v državah članicah (pomorska kabotaža) uporablja za ladjarje Skupnosti, katerih ladje so registrirane v državi članici ali plujejo pod zastavo države članice pod pogojem, da te ladje izpolnjujejo vse pogoje za izvajanje kabotaže v tej državi članici […]"

5 Člen 2 Uredbe št. 3577/92 določa:

„V tej uredbi:

1. ‚prevozi v pomorskem prometu v državi članici (pomorska kabotaža)' pomenijo prevoze, ki se praviloma opravljajo za plačilo in zlasti vključujejo:

   a) ‚notranja kabotaža': pomeni prevoz potnikov ali blaga po morju med pristanišči, ki se nahajajo v notranjosti ali ozemlju ene in iste države članice brez postankov na otokih;

   […]

c) ‚otoška kabotaža': pomeni prevoz potnikov ali blaga po morju med:

— pristanišči na ozemlju in enem ali več otokih ene in iste države članice,

— pristanišči na otokih ene in iste države članice;

[…]"

6 V členu 4(1) Uredbe št. 3577/92 je določeno:

„Država članica lahko sklene pogodbe o gospodarski javni službi ali naloži obveznosti gospodarske javne službe kot pogoj za zagotavljanje pomorske kabotaže ladijskim prevoznikom, ki sodelujejo v rednih prevozih na otoke z otokov in med otoki."

7 Člen 6 Uredbe št. 3577/92 določa:

„1. Prevozi v pomorskem prometu, ki se opravljajo v Sredozemlju in ob obali Španije, Portugalske in Francije, so izjemoma začasno izvzeti iz izvajanja te uredbe:

— križarjenja, do 1. januarja 1995,

— prevoz strateškega blaga (nafta, naftni proizvodi in pitna voda), do 1. januarja 1997,

— prevozi z ladjami bruto tonaže 650 ali manj, do 1. januarja 1998,

— redni prevozi potnikov in prevozi s trajekti, do 1. januarja 1999.

2. Otoška pomorska kabotaža v Sredozemlju in pomorska kabotaža, ki veljata za arhipelage Kanarske otoke, Azore in Madeiro, Ceuto in Melillo, francoske otoke ob atlantski obali in francoska prekomorska ozemlja, sta izjemoma začasno izvzeti iz izvajanja te uredbe do 1. januarja 1999.

3. Zaradi socialno-ekonomske kohezije se odstopanje, predvideno v odstavku 2, razširi na Grčijo do 1. januarja 2004 za redne prevoze potnikov in prevoze s trajekti, ki jih zagotavljajo plovila bruto tonaže 650 ali manj.“

8 V členu 7 Uredbe št. 3577/92 je določeno:

„Za vsa vprašanja, zajeta v tej uredbi, se uporablja člen 62 Pogodbe.“

9 Člen 9 Uredbe št. 3577/92 določa:

„Države članice se pred sprejetjem zakonov in drugih predpisov za izvajanje te uredbe posvetujejo s Komisijo. Obvestijo jo o vseh tako sprejetih ukrepih.“

Nacionalna ureditev

10 Avtonomna skupnost Galicija je 9. aprila 1999 sprejela zakon 4/1999, s katerim je javni prevoz potnikov v pomorskem prometu v Ria de Vigo razglasila za gospodarsko javno službo, katere nosilec je regionalna vlada Galicije (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 n° 118, z dne 18. maja 1999, str. 18552, v nadaljevanju: zakon 4/1999).

11 Na podlagi člena 2(2) in (3) tega zakona regionalna uprava Galicije posredno upravlja storitve pomorskega prevoza potnikov v Rii de Vigo, tako da podeli upravno koncesijo za dvajset let, ki jo je mogoče podaljšati za največ deset let.

12 V členu 3 zakona 4/1999 je določeno, da bo ta koncesija oddana na podlagi javnega razpisa in da se bo, med drugim, upoštevalo naslednje: izkušnje, pridobljene na področju prevozov v Rii de Vigo, kakovost storitve, tarife, namera, da se bo transportne delavce v Rii de Vigo zaposlilo na podlagi meril delovne dobe in profesionalnosti, in jamstva glede ohranjanja naravnega okolja otokov Cíes.

13 Ureditev, ki je veljala pred zakonom 4/1999, je bila sprejeta z odločbo z dne 11. junija 1984, na podlagi katere je zagotavljanje rednih storitev prevoza potnikov in blaga v pomorskem prometu med Vigom in Cangasom ter med Vigom in Moaño podvrženo izdaji dovoljenja za obdobje desetih let, z možnostjo podaljšanja.

Predhodni postopek

14 Po prejemu več pritožb je Komisija ocenila, da zakon 4/1999 ni v skladu z Uredbo št. 3577/92, in Kraljevini Španiji 19. julija 2000 poslala pisni opomin, na katerega je ta odgovorila z dopisom z dne 5. oktobra 2000.

15 Ker je Komisija menila, da pojasnila, navedena v tem odgovoru, ne zadostujejo, je 7. maja 2001 na Kraljevino Španijo naslovila obrazloženo mnenje, v katerem je to državo članico pozvala, naj v roku dveh mesecev od vročitve tega mnenja sprejme ukrepe, potrebne za uskladitev z navedenim mnenjem.

16 Komisija je vložila to tožbo, ker je menila, da španski organi niso sprejeli ukrepov, potrebnih za uskladitev z obveznostmi iz Uredbe št. 3577/92.

Tožba

Veljavnost Uredbe št. 3577/92 za storitve pomorskega prevoza znotraj Rie de Vigo

17 Pred preučitvijo štirih očitkov, ki jih navaja Komisija in se nanašajo na kršitev členov 1, 4, 7 in 9 Uredbe št. 3577/92, je treba odgovoriti na trditve španske vlade, po mnenju katere je tožba v vsakem primeru neutemeljena, zato ker navedena uredba ne velja za storitve pomorskega prevoza znotraj Rie de Vigo, ki so urejene z zakonom 4/1999.

18 Po mnenju te vlade pomeni „pomorska kabotaža“ prevoz blaga in potnikov med pristanišči. Pri prevozih v pomorskem prometu znotraj Rie de Vigo pa naj ne bi šlo niti za pomorski prevoz niti za prevoz med pristanišči, v pomenu, ki ga imajo ti pojmi v okviru Uredbe št. 3577/92.

19 Prvič, španska vlada glede pojma prevoz po morju trdi, da je zakonodajalec Skupnosti, ko je urejal področje pomorskih prevozov imel v mislih zunanje morske vode in ne notranjih. Zunanje morske vode ustrezajo teritorialnemu morju, kot je to opredeljeno v mednarodnih sporazumih in zlasti v členu 8 Konvencije Združenih narodov o pomorskem mednarodnem pravu z dne 10. decembra 1982 (v nadaljevanju: Konvencija Montego Bay), v kateri je opredeljeno v razmerju do notranjih morskih voda, to je voda, ki so pred osnovno črto teritorialnega morja.

20 Poleg tega po mnenju navedene vlade Uredba št. 3577/92 temelji na načelu, da je kabotaža bistven element komunikacijskega sistema Skupnosti in tudi instrument, potreben za vzpostavitev notranjega trga. Vendar naj bi, za razliko od zunanje plovbe ali plovbe v teritorialnem morju, plovba, ki v celoti poteka v notranjih vodah, imela izredno omejene ekonomske in socialne posledice, ki bi le v zelo majhni meri vplivale na cilj vzpostavitve notranjega trga v okviru Skupnosti.

21 Drugič, španska vlada navaja, da plovba v Rii de Vigo ne pomeni plovbe med pristanišči, ker je na podlagi veljavne nacionalne ureditve Ria v celoti del območja storitev pristanišča Vigo in ker na otokih Cíes ni pristanišča, temveč imajo le pomol, namenjen izkrcanju potnikov, in je število privezov na njem izredno omejeno.

22 Končno navedena vlada meni, da tudi iz opredelitve pojmov morskega območja in pristaniškega območja iz člena 2 Direktive Sveta 98/18/ES z dne 17. marca 1998 o varnostnih predpisih in standardih za potniške ladje (UL L 144, str. 1) izhaja, da pristaniško območje obsega vse vode Rie de Vigo. Tako sama skupnostna ureditev tega območja ne šteje za morsko območje.

23 Pri razlagi določbe prava Skupnosti je treba upoštevati ne le njeno besedilo, temveč tudi njen kontekst in cilje, ki jim sledi ureditev, katere del je ta določba (sodba z dne 7. junija 2005 v zadevi VEMW in drugi, C-17/03, ZOdl., str. I-4983, točka 41 in navedena sodna praksa).

24 Iz navedenega izhaja, da je za razlago besedila „prevoz […] po morju med pristanišči“, ki je del opredelitev notranje kabotaže in otoške kabotaže, iz člena 2, točka 1(a) in (c), Uredbe št. 3577/92 treba upoštevati njen cilj, in sicer uresničitev

svobode opravljanja storitev pomorske kabotaže v skladu s pogoji in z omejitvami, ki jih ta uredba določa (glej sodbo z dne 20. februarja 2001 v zadevi Analir in drugi, C-205/99, Recueil, str. I-1271, točka 19).

25 Vendar bi izenačitev pojma morja v smislu Uredbe št. 3577/92 in teritorialnega morja v smislu Konvencije Montego Bay lahko ogrozila navedeni cilj. Dejansko bi veljavnost navedene uredbe le za teritorialno morje v smislu te konvencije izključila potencialno pomembne storitve pomorskega prevoza od liberalizacije, ki jo želi ta uredba doseči, saj se navedene storitve opravljajo pred osnovno črto teritorialnega morja, ki jo države članice lahko določijo na podlagi navedene konvencije, tako da zaprejo točke naravnih vhodov v zalive.

26 Poleg tega iz Uredbe št. 3577/92 ne izhaja, da bi zakonodajalec Skupnosti nameraval omejiti področje veljavnosti te le na teritorialno morje v smislu Konvencije Montego Bay.

27 Posledično navedene izenačitve ni mogoče sprejeti.

28 Trditev, da plovba, opravljena v takem estuariju, kot je Ria de Vigo, le malo vpliva na cilj vzpostavitve notranjega trga, prav tako ni upoštevna. Dejansko v Uredbi št. 3577/92 ni znakov, ki bi omogočali sklep, da je njeno področje uporabe odvisno od učinkov, ki jih ima plovba na določenem območju v ekonomskem in socialnem smislu na vzpostavitev notranjega trga.

29 Iz tega izhaja, da elementi, na katere se sklicuje španska vlada, ne dokazujejo, da *ria*, to je fluvialna dolina, ki jo zaliva morje, kot je Ria de Vigo, ni del morja v smislu Uredbe št. 3577/92.

30 Poleg tega tudi trditve, da se storitve pomorskega prevoza v Rii de Vigo ne opravljajo med pristanišči v smislu Uredbe št. 3577/92, ni mogoče sprejeti.

31 Dejansko, za razliko od Direktive 98/18, ki v členu 2(p) opredeljuje „pristaniško območje“ kot „območje, ki ni morsko območje, kakor so ga opredelile države članice […]“, Uredba št. 3577/92 ne napotuje na pravo navedenih držav glede opredelitve pojma pristanišča.

32 Vendar iz zahtev po enotni uporabi prava Skupnosti in načela enakosti izhaja, da je treba običajno za določitev pomena in obsega določbe prava Skupnosti, ki ne vsebuje izrecnega napotila na pravo držav članic, imeti v celotni Skupnosti avtonomno in enotno razlago, ki jo je treba poiskati ob upoštevanju konteksta, v katerega je določba umeščena, in cilja, ki mu sledi zadevna ureditev (sodba z dne 26. maja 2005 v zadevi Stadt Sundern, C-43/04, ZOdl., str. I-4493, točka 24 in navedena sodna praksa).

33 Glede na to in ob upoštevanju konteksta Uredbe št. 3577/92 ter cilja, ki mu ta sledi, in sicer izvedbo liberalizacije svobode opravljanja pomorske kabotaže, pojem pristanišča iz navedene uredbe obsega infrastrukturo, ki omogoča vkrcanje in izkrcanje blaga ali oseb, ki potujejo po morju, čeprav je ta manjšega pomena. Torej je treba infrastrukturo na otokih Cíes šteti za pristanišča v smislu Uredbe št. 3577/92.

34 Poleg tega avtonomna in enotna razlaga pojma pristanišča v smislu uredbe vodi k sklepu, da infrastruktura v mestih Vigo, Cangas in Moaña ustreza temu konceptu, saj ima vsako od teh mest infrastrukturo, ki omogoča vkrcanje in izkrcanje oseb ter vkrcanje in izkrcanje blaga, ki potujejo po morju.

35 Iz vsega prej navedenega izhaja, da storitve pomorskega prevoza potnikov znotraj Rie de Vigo, urejene z zakonom 4/1999, pomenijo storitve prevoza po morju med pristanišči v smislu Uredbe št. 3577/92. Posledično za navedene storitve velja ta uredba.

Prvi očitek: kršitev člena 1 Uredbe št. 3577/92

36 Komisija trdi, da zakon 4/1999 v dveh pogledih krši določbe člena 1 Uredbe št. 3577/92: po eni strani s tem, da so storitve pomorskega prevoza potnikov v Rii de Vigo s podelitvijo upravne koncesije za dvajset let pridržane le za eno podjetje, s čimer naj bi bil ohromljen dostop na trg v času trajanja te koncesije; in po drugi strani s tem, da se izkušnje, pridobljene na področju prevoza v Rii de Vigo, upoštevajo kot izbirno merilo pri izbiri podjetja koncesionarja, kar daje prednost sedanjemu operaterju in povzroča diskriminacijo do operaterjev iz drugih držav članic.

37 Španska vlada temu ugovarja, ker meni, da je sistem koncesij za prevoz potnikov v pomorskem prometu v Rii de Vigo upravičen z nujnimi razlogi v splošnem interesu v smislu sodne prakse Sodišča.

38 Prvič, ta vlada trdi, da je treba pomorske storitve z destinacijo na otokih Cíes, ki je edina mogoča povezava s temi otoki, zaradi ekoloških razlogov omejiti. Dejansko je število oseb, ki lahko dnevno obišče navedene otoke, omejeno in je nadzor nad številom potnikov, ki se vkrcajo za to destinacijo, edino razumno sredstvo za zagotavljanje spoštovanja te zahteve. Temu je treba dodati še majhne kapacitete pomolov na teh otokih, ki ne bi prenesle intenzivnega pomorskega prometa.

39 Drugič, je po mnenju španske vlade glede pomorske povezave med mesti Vigo, Cangas in Moaña ta način prevoza najbolj direkten, preprost, hiter in ekonomičen. Njegova morebitna ukinitev bi imela hude posledice za organizacijo prometa na geografskem območju Viga in polotoka Morrazo ter bi povzročila težave v smislu pretirane uporabe in zasičenosti infrastrukture za kopenski prevoz. Storitve v zvezi s to povezavo naj bi bile deficitarne, torej je njihova ekonomska rentabilnost nejasna oziroma majhna. Posledično bi popolna liberalizacija teh storitev verjetno povzročila, da linije Vigo–Cangas–Moaña ne bi več bilo oziroma bi glede varnosti, rednosti in tarif delovala v nezadovoljivih pogojih.

40 Tretjič, španska vlada trdi, da je treba pomorski promet v Rii de Vigo nadzirati in njegov obseg omejiti. Dejansko naj bi šlo za zaključen geografski prostor, v katerem morajo soobstajati različne dejavnosti, med katerimi nekatere, kot na primer nabiranje školjk s čolni ali plavajočimi napravami, očitno zahtevajo omejitve pomorskega prometa.

41 Četrtič, je po mnenju navedene vlade trajanje navedene koncesije mogoče utemeljiti s potrebo po amortizaciji investicij, ki so precejšnje.

42 Končno, v zvezi z izbirnim merilom za oddajo koncesije podjetju prevzemniku, ki se nanaša na izkušnje, pridobljene s prevozi v pomorskem prometu v Rii de Vigo, španska vlada trdi, da to merilo ni bilo odločujoče za podelitev koncesije niti ne vodi k temu, da bi se obdržalo podjetje, ki je že delovalo v Rii. Poleg tega ta vlada v dupliki navaja, da je bilo z zakonom z dne 23. decembra 2003 to merilo ukinjeno.

43 Spomniti je treba, da člen 1 Uredbe št 3577/92 jasno določa načelo svobode zagotavljanja pomorske kabotaže v Skupnosti (zgoraj navedena sodba Analir in drugi, točka 20, in sodba z dne 21. oktobra 2004 v zadevi Komisija proti Grčiji, C-288/02, ZOdl., str. I-10071, točka 29).

44 Vendar pa je nacionalni ukrep, ki storitve pomorskega prevoza v Rii de Vigo z upravno koncesijo, ki traja dvajset let, z možnostjo podaljšanja za deset let, pridržuje le za eno samo podjetje, take narave, da moti oziroma preprečuje opravljanje teh storitev podjetjem, ki so v drugih državah članicah in pomeni torej omejitev svobode opravljanja storitev. Enako velja tudi za izbirno merilo, ki se nanaša na izkušnje, pridobljene na področju pomorskega prometa v Rii de Vigo (glej v tem smislu zgoraj navedeni sodbi Analir in drugi, točka 22, in Komisija proti Grčiji, točka 30).

45 Glede presoje dopustnosti teh omejitev je treba spomniti, da je svobodo opravljanja storitev kot temeljnega načela Pogodbe mogoče omejiti le s predpisi, ki so utemeljeni z nujnimi razlogi v splošnem interesu in veljajo za vse osebe ali podjetja, ki opravlja dejavnost na ozemlju države članice gostiteljice. Poleg tega morajo biti zadevni nacionalni predpisi, da bi lahko bili upravičeni, taki, da zagotavljajo uresničitev cilja, ki mu sledijo, in ne presegajo tega, kar je potrebno za njegovo dosego (zgoraj navedeni sodbi Analir in drugi, točka 25 in navedena sodna praksa, ter Komisija proti Grčiji, točka 32). V obravnavanem primeru pa ni tako.

46 Glede otokov Ciés bi bilo mogoče namreč, kot to pravilno ugotavlja Komisija, uvesti ukrepe, ki so manj omejujoči od navedene koncesije, kot na primer organizacija sistema rezervacij in prodaje razpoložljivih prepustnic, kar bi omogočilo prilagoditev prometa z destinacijo na teh otokih ekološkim zahtevam in tudi majhnim kapacitetam pomolov, ki jih navaja španska vlada.

47 Nato je treba glede zahtev, povezanih s prometom na geografskem območju Vigo in polotokom Morrazo, ugotoviti, kot je to poudaril generalni pravobranilec v točki 49 sklepnih predlogov, da španska vlada ni dokazala, da morajo prevozne storitve potnikov med obalo Rie de Vigo, ki se po podatkih, navedenih v dupliki, nanašajo na 1,3 milijona potnikov letno, biti predmet koncesije, podeljene le enemu operaterju za dvajset let, z možnostjo podaljšanja do največ trideset let, saj sicer ne bi bile rentabilne in bi bile opuščene.

48 Poleg tega ta vlada tudi ni dokazala, da gostota pomorskega prometa v Rii de Vigo povzroča težave, ki jih ni mogoče preprečiti drugače kot z uvedbo tako omejujočega ukrepa, kot je navedena koncesija, niti da ob predpostavki, da so potrebne velike investicije za vzdrževanje zadevnih pomorskih povezav, teh ni mogoče amortizirati prej kot v dvajsetih, celo tridesetih letih.

49 Končno glede izbirnega merila, ki se nanaša na izkušnje, pridobljene na področju prevozov v Rii de Vigo, zadostuje ugotovitev, da se španska vlada ne sklicuje na nujne razloge, ki bi utemeljevali iz tega merila izhajajočo omejitev.

50 Poleg tega okoliščina, da navedeno merilo ni bilo odločujoče za dodelitev koncesije, ni upoštevna, saj ugotovitev neizpolnitve obveznosti države članice ni povezana s škodo, ki bi bila posledica neizpolnitve (sodba z dne 5. marca 1998 v zadevi Komisija proti Franciji, C-175/97, Recueil, str. I-963, točka 14 in navedena sodna praksa).

51 Ukinitev tega merila z zakonom z dne 23. decembra 2003 prav tako ni upoštevna. Dejansko je treba obstoj neizpolnitve presoditi glede na položaj v zadevni državi članici, kakršen je bil ob izteku roka, določenega v obrazloženem mnenju, tako da poznejših sprememb Sodišče ne more upoštevati (glej sodbo z dne 29. januarja 2004 v zadevi Komisija proti Avstriji, C-209/02, Recueil, str. I-1211, točka 16 in navedena sodna praksa).

52 Iz prej navedenega izhaja, da je prvi očitek utemeljen.

Drugi očitek: kršitev člena 4 Uredbe št. 3577/92

53 Po mnenju Komisije iz člena 4 Uredbe št. 3577/92 izhaja, da lahko država članica sklene pogodbe o gospodarski javni službi z ladijskimi prevozniki ali jim naloži obveznosti gospodarske javne službe le, če ti sodelujejo v rednih prevozih na otoke, z njih in med njimi.

54 Vendar prevozne storitve v Rii de Vigo niso redne prevozne storitve z otokov ali med njimi. Dejansko redne storitve, na primer liniji Vigo–Cangas in Vigo–Moaña, niso

storitve, povezave z otoki, prevozi na otoke Cíes pa niso redni, ampak so sezonski in namenjeni turistom.

55 Španska vlada trdi, da člen 4 uredbe št. 3577/92 v tem primeru vendarle velja.

56 Dejansko je po stališču navedene vlade možnost, da se sklenejo pogodbe o gospodarskih javnih službah glede storitev pomorskega prevoza z otokov ali med njimi oziroma da se za te storitve naložijo obveznosti gospodarske javne službe, utemeljena z okoliščino, da v takih primerih na zadevnem območju to predstavlja edini način za vzpostavitev povezave z otoki ali med njimi in celino. Torej je treba glede na to, da so obstoječe kopenske povezave precej slabše, za pomorske povezave znotraj Rie uporabiti ureditev, ki je identična ali primerljiva s tisto iz člena 4 uredbe št. 3577/92.

57 Komisija priznava, da se dejansko člen 4 lahko izjemoma uporablja za storitve pomorskega prevoza, ki niso tiste z otokov ali med njimi, zlasti v primeru *rie* ali fjorda ali kadar je cestna povezava tako dolga ali težka, da ne predstavlja realne alternative pomorski povezavi. Vendar trdi, da v obravnavanem primeru ne gre za tak izjemen primer.

58 V tem pogledu je treba ugotoviti, če predpostavimo, da se člen 4 Uredbe št. 3577/92 lahko izjemoma uporabi za določene storitve pomorskega prevoza, ki niso tiste z otokov ali med njimi, kot je to poudaril generalni pravobranilec v točkah 43 in 44 sklepnih predlogov, da imajo mesta Vigo, Cangas in Moaña poleg pomorskih povezav na voljo tudi cestno omrežje, s katerim so neposredno povezana in torej lahko dostopna. V navedenih okoliščinah rednih storitev pomorskega prevoza med temi mesti v nobenem primeru ni mogoče šteti za storitve pomorskega prevoza z otokov ali med njimi.

59 Glede storitev pomorskega prevoza na otoke Cíes in z njih španska vlada ne ugovarja temu, da ne gre za redne storitve.

60 Iz tega izhaja, da je drugi očitek utemeljen.

Tretji očitek: kršitev člena 7 Uredbe št. 3577/92

61 Po mnenju Komisije člen 7 Uredbe št. 3577/92 državam članicam prepoveduje uvajanje restriktivnejših režimov, kot so tisti, ki so veljali na dan začetka veljavnosti te uredbe, in sicer 1. januarja 1993. Vendar naj bi bil režim, ki je obstajal pred sprejetjem zakona 4/1999, manj restriktiven kot tisti, ki ga uvaja navedeni zakon.

62 V tem pogledu je treba ugotoviti, da je treba člen 7 Uredbe št. 3577/92 razlagati ob upoštevanju določbe, ki je neposredno pred tem členom. Medtem ko člen 6 navedene uredbe državam članicam dovoljuje, da v določenih posebnih primerih ohranijo obstoječe omejitve tudi po 1. januarju 1993 in za obdobje, ki se izteče najkasneje 1. januarja 2004, člen 7 v bistvu določa, da te države članice ne morejo uvesti novih omejitev glede na obstoječe okoliščine. Ti dve določbi se torej dopolnjujeta in v resnici pomenita dva vidika režima postopne liberalizacije.

63 V prid navedene razlage členov 6 in 7 Uredbe št. 3577/92 govori tudi dejstvo, da razveljavitev člena 62 Pogodbe ES s Pogodbo iz Amsterdama, člena, na katerega se sklicuje navedeni člen 7, ki je za države članice določal prepoved uvajanja novih omejitev glede svobode opravljanja storitev, sovpada z odpravo sklicevanja na postopno odpravo omejitev glede svobode opravljanja storitev znotraj Skupnosti v prehodnem obdobju v besedilu člena 49(1) ES.

64 Iz tega izhaja, kot je to poudaril generalni pravobranilec v točki 75 sklepnih predlogov, da je člen 7 Uredbe št. 3577/92 smiseln le v kontekstu postopne liberalizacije storitev, urejenih s to uredbo.

65 Torej se vprašanje, ali Kraljevina Španija, zato ker je Avtonomna skupnost Galicija sprejela zakon 4/1999, ni izpolnila obveznosti iz člena 7 Uredbe št. 3577/92, postavlja le, če so storitve pomorskega prevoza v Rii de Vigo obsežene v členu 6 te uredbe na datum izteka roka, določenega v obrazloženem mnenju.

66 Ker ne gre za tak primer, je treba tretji očitek kot neutemeljen zavrniti.

Četrti očitek: kršitev člena 9 Uredbe št. 3577/92

67 Komisija trdi, da zakon 4/1999 pred sprejetjem ni bil predmet kakršnegakoli posvetovanja, s čimer je bila kršena obveznost, določena v členu 9 Uredbe št. 3577/92.

68 V tem pogledu je treba spomniti, da se v skladu s členom 9 „države članice pred sprejetjem zakonov in drugih predpisov za izvajanje te uredbe posvetujejo s Komisijo“.

69 Ker zakon 4/1999 pomeni tako določbo in španska vlada ne zanika, da Komisija v zvezi s tem zakonom ni bila zaprošena za posvetovanje, je četrti očitek utemeljen.

70 Iz vseh prej navedenih ugotovitev izhaja, da je Kraljevina Španija s tem, da ohranja v veljavi zakonodajo, ki:

— omogoča, da se storitve pomorskega prevoza v Rii de Vigo za dvajset let oddajo enemu samemu operaterju, in določa, da so eno od meril za dodelitev koncesije izkušnje, pridobljene pri prevozu v Rii;

— omogoča, da so za storitve sezonskega prevoza do otokov oziroma storitve rednega prevoza med celinskimi pristanišči naložene obveznosti gospodarske javne službe;

— pred sprejetjem ni bila predmet nobenega posvetovanja s Komisijo;

kršila člene 1, 4 in 9 Uredbe št. 3577/92 ter ni izpolnila obveznosti, ki jih ima na podlagi te uredbe.

Stroški

71 V skladu s členom 69(2) Poslovnika se neuspeli stranki naloži plačilo stroškov, če so bili ti priglašeni. Komisija je predlagala, naj se Kraljevini Španiji naloži plačilo stroškov, in ker ta s predlogi ni uspela, se ji naloži plačilo stroškov.

Iz teh razlogov je Sodišče (drugi senat) razsodilo:

1. Kraljevina Španija je s tem, da ohranja v veljavi zakonodajo, ki:

— omogoča, da se storitve pomorskega prevoza v Rii de Vigo za dvajset let oddajo enemu samemu operaterju, in določa, da so eno od meril za dodelitev koncesije izkušnje, pridobljene pri prevozu v Rii;

— omogoča, da so za storitve sezonskega prevoza do otokov oziroma storitve rednega prevoza med celinskimi pristanišči naložene obveznosti gospodarske javne službe;

— pred sprejetjem ni bila predmet nobenega posvetovanja s Komisijo Evropskih skupnosti;

kršila člene 1, 4 in 9 uredbe Sveta (EGS) št. 3577/92 z dne 7. decembra 1992 o uporabi načela prostega pretoka storitev v pomorskem prometu med

državami članicami (pomorska kabotaža) ter ni izpolnila obveznosti, ki jih ima na podlagi te uredbe.

2. V preostalem se tožba zavrne.

3. Kraljevini Španiji se naloži plačilo stroškov.

Podpisi