SCHLUSSANTRÄGE DES GENERALANWALTS ANTONIO TIZZANO vom 10. November 2005 [1]

1. In der vorliegenden Rechtssache wirft die Kommission der Europäischen Gemeinschaften dem Königreich Spanien vor, gegen seine Verpflichtungen aus den Artikeln 1, 4, 7 und 9 der Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 vom 7. Dezember 1992 zur Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs auf den Seeverkehr in den Mitgliedstaaten (Seekabotage) (im Folgenden: Verordnung Nr. 3577/92 oder Verordnung) [2] verstoßen zu haben.

I — Rechtlicher Rahmen

Gemeinschaftsrecht

2. Der Rat hat zur „Aufhebung der Beschränkungen des freien Dienstleistungsverkehrs im Seeverkehr in den Mitgliedstaaten" (dritte Begründungserwägung) die Verordnung Nr. 3577/92 erlassen. Deren Artikel 1 Absatz 1 bestimmt:

„Mit Wirkung vom 1. Januar 1993 gilt der Grundsatz des freien Dienstleistungsverkehrs im Seeverkehr innerhalb eines Mitgliedstaats (Seekabotage) für Gemeinschaftsreeder, deren Schiffe in einem Mitgliedstaat registriert sind und unter der Flagge eines Mitgliedstaats fahren, sofern diese Schiffe alle Voraussetzungen erfüllen, um zur Kabotage in diesem Mitgliedstaat zugelassen zu werden ..."

3. Artikel 2 führt sodann aus:

„Im Sinne dieser Verordnung sind

1. ‚Seeverkehrsdienstleistungen innerhalb eines Mitgliedstaats (Seekabotage)' Dienstleistungen, die gewöhnlich gegen

1 — Originalsprache: Italienisch.

2 — ABl. L 364, S. 7.

Entgelt erbracht werden und insbesondere Folgendes umfassen:

a) Festlandkabotage: die Beförderung von Personen oder Gütern auf dem Seeweg zwischen Häfen auf dem Festland oder auf dem Hauptstaatsgebiet ein und desselben Mitgliedstaats, ohne dass Inselhäfen angelaufen werden;

...

c) Inselkabotage: die Beförderung von Passagieren oder Gütern auf dem Seeweg zwischen

— Häfen auf dem Festland und auf einer oder mehreren Inseln ein und desselben Mitgliedstaats;

— Häfen auf den Inseln innerhalb eines Mitgliedstaats.

...

3. ‚Verträge über Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes' Verträge, die zwischen den zuständigen Behörden eines Mitgliedstaats und einem Gemeinschaftsreeder abgeschlossen werden, um der Allgemeinheit ausreichende Verkehrsdienste zu bieten.

...

4. ‚Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes' Verpflichtungen, die der betreffende Gemeinschaftsreeder im eigenen wirtschaftlichen Interesse nicht oder nicht im gleichen Umfang und nicht unter den gleichen Bedingungen übernehmen würde;

...".

4. Soweit hier von Belang, ist außerdem Artikel 4 zu nennen, der Folgendes bestimmt:

„(1) Ein Mitgliedstaat kann mit Schifffahrtsgesellschaften, die sich an Liniendiensten von, zwischen und nach Inseln beteiligen, als Voraussetzung für das Recht zur Erbringung von Kabotageleistungen Verträge über Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes schließen oder ihnen entsprechende Verpflichtungen auferlegen.

Beim Abschluss von Verträgen über Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes sowie bei der Auferlegung entsprechender Verpflichtungen haben die Mitgliedstaaten darauf zu achten, dass kein Gemeinschaftsreeder diskriminiert wird.

(2) Bei der Auferlegung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes beschränken sich die Mitgliedstaaten auf Auflagen hinsichtlich der anzulaufenden Häfen, der Regelmäßigkeit, Beständigkeit und Häufigkeit des Verkehrs, der Dienstleistungskapazität, der zu erhebenden Gebühren sowie der Schiffsbesatzung.

Für die etwaige Gewährung eines Ausgleichs für solche Verpflichtungen kommen stets alle Gemeinschaftsreeder in Betracht.

...".

5. Artikel 7 lautet:

„Artikel 62 des Vertrages findet auf die in dieser Verordnung geregelten Bereiche Anwendung." [3]

3 — Artikel 62 des Vertrages, aufgehoben seit dem 1. Mai 1999 mit dem Inkrafttreten des Vertrages von Amsterdam, sah vor: „Soweit in diesem Vertrag nicht etwas anderes bestimmt ist, unterwerfen die Mitgliedstaaten die bei seinem Inkrafttreten tatsächlich erreichte Freiheit des Dienstleistungsverkehrs keinen neuen Beschränkungen."

6. Schließlich ist Artikel 9 anzuführen, der Folgendes vorsieht:

„Vor dem Erlass von Rechts- und Verwaltungsvorschriften zur Durchführung dieser Verordnung konsultieren die Mitgliedstaaten die Kommission. Sie übermitteln der Kommission alle auf diese Weise erlassenen Maßnahmen."

Nationales Recht

7. In der spanischen Region Galicien befindet sich eine tiefe Bucht mit dem Namen „Ría de Vigo" (Flussmündungsbucht [Ria] von Vigo). An ihren Ufern liegen im Süden die Stadt Vigo und im Norden die Städte Cangas und Moana. Unmittelbar gegenüber der Einfahrt in die Bucht befinden sich zwei Inseln mit dem Namen Cíes-Inseln.

8. Ursprünglich war die Erbringung von Seekabotagediensten in der Bucht von Vigo in einem Beschluss der Autonomen Gemeinschaft Galicien vom 11. Juni 1984 geregelt. Soweit hier von Belang, ist darauf hinzuweisen, dass dieser Beschluss die Erbringung regelmäßiger Seeverkehrsleistungen der Beförderung von Personen und Gütern zwischen Vigo und Cangas und zwischen Vigo und Moana von einer Genehmigung durch die Handelsmarine für zehn Jahre mit Verlängerungsmöglichkeit abhängig machte.

9. Nach verschiedenen Rechtsänderungen werden diese Dienste gegenwärtig durch das Gesetz 4/1999 der Autonomen Gemeinschaft Galicien vom 9. April 1999 (im Folgenden: Gesetz 4/1999) [4] geregelt, das bestimmt, dass die Personenbeförderung auf dem Seeweg in der Bucht von Vigo einen öffentlichen Dienst darstellt, für den die Regionalregierung von Galicien zuständig ist.

10. Näher bestimmt Artikel 1 dieses Gesetzes:

„1. Die Personenbeförderung auf dem Seeweg in der Bucht von Vigo wird zum öffentlichen Dienst erklärt, für den die Regierung von Galicien zuständig ist.

2. Der öffentliche Dienst umfasst sowohl den Liniendienst zwischen den Ufern der Bucht als auch den saisonalen Tourismusverkehr von und zu den Cíes-Inseln von irgendeinem Punkt der Bucht von Vigo aus." [5]

11. Nach Artikel 2 Absätze 2 und 3 dieses Gesetzes vergibt die regionale Verwaltung von Galicien den Seeverkehrsdienst in der Bucht von Vigo an einen einzigen Betreiber, dem eine Konzession mit einer Dauer von 20 Jahren erteilt wird, die um höchstens 10 Jahre verlängert werden kann.

12. Artikel 3 bestimmt außerdem, dass diese Konzession im Wege einer öffentlichen Ausschreibung zu vergeben und bei der Vergabe u. a. die Erfahrung des Betreibers auf dem Gebiet des Verkehrs in der Bucht von Vigo zu berücksichtigen ist.

II — Sachverhalt und Verfahren

13. Nachdem die Kommission einige Hinweise von Privatpersonen erhalten hatte, die sich über die Unvereinbarkeit der spanischen Regelung der Kabotagedienste in der Bucht von Vigo mit der Verordnung Nr. 3577/92 beklagten, sandte sie dem Königreich Spanien am 19. Juli 2000 ein Aufforderungsschreiben, dem am 7. Mai 2001 eine mit Gründen versehene Stellungnahme folgte.

14. Da die Kommission durch die hierzu von der spanischen Regierung vorgebrachten Antworten nicht zufrieden gestellt war, hat

4 — BOE Nr. 118 vom 18. Mai 1999, S. 18552-18554.
5 — Nicht amtliche Übersetzung.

sie am 22. Juli 2003 die vorliegende Klage erhoben, mit der sie beantragt,

„festzustellen, dass das Königreich Spanien gegen die Artikel 1, 4, 7 und 9 der Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 und gegen seine Verpflichtungen aus dieser Verordnung und aus dem EG-Vertrag verstoßen hat, indem es eine Regelung beibehalten hat,

— die es zulässt, die Seeverkehrsdienstleistungen in der Bucht von Vigo für einen Zeitraum von 20 Jahren an einen einzigen Betreiber zu vergeben, und als Vergabekriterium die Erfahrung auf dem Gebiet des Verkehrs in der Bucht von Vigo einschließt, was den bisherigen Betreiber begünstigt;

— die es zulässt, die saisonalen Verkehrsdienste zu den Inseln oder die Liniendienste zwischen Festlandshäfen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zu unterwerfen;

— die es zulässt, ein restriktiveres System einzuführen als das, das im Zeitpunkt des Inkrafttretens der Verordnung (Januar 1993) bestand, nämlich das des Beschlusses vom 11. Juni 1984;

— die vor ihrem Erlass nie Gegenstand von Konsultationen mit der Kommission war".

III — Rechtliche Untersuchung

Zur Anwendbarkeit der Verordnung Nr. 3577/92

15. Die spanische Regierung weist nicht nur dem Grunde nach die Vorwürfe der Kommission zurück, sondern bestreitet in erster Linie die Anwendbarkeit der Verordnung Nr. 3577/92 auf den Verkehr in der Bucht von Vigo. Ihrer Auffassung nach garantiert die Verordnung nämlich die „Kabotagefreiheit", d. h. — wie sich aus ihrem Artikel 2 ergibt — die Freiheit der Leistungen der Personen- und Güterbeförderung „auf dem Seeweg" und „zwischen Häfen". Die Beförderungen, um die es gehe, erfolgten jedoch weder „auf dem Seeweg" noch „zwischen Häfen".

16. Sie könnten nicht als Beförderungen „auf dem Seeweg" qualifiziert werden, da sich die Verordnung mit diesem Ausdruck allein auf die Dienstleistungen beziehe, die im „Küstenmeer" erbracht würden, d. h. in der Meereszone, die sich auf 12 Meilen von der so genannten Basislinie aus erstrecke; die Verordnung nehme dagegen keinen Bezug auf die Dienstleistungen, die in Meereszonen wie Buchten, Fjorden oder Rias (und gerade daher auch in der Bucht von Vigo) erbracht würden, die sich innerhalb dieser Linie

befänden und die nach dem Montego-Bay-Übereinkommen [6] „Binnengewässern" gleichgestellt werden könnten. Im Übrigen sei der Umstand, dass die Verordnung den Verkehr in diesen Gewässern nicht habe liberalisieren wollen, durchaus sinnvoll, weil es sich um sehr begrenzte Räume handele, die den mit der Öffnung der Märkte verbundenen intensiven Seeverkehr nicht verkraften könnten.

17. Der Verkehr in der Bucht von Vigo könne jedoch auch nicht als Beförderungsleistung „zwischen Häfen" angesehen werden. Als solche sei gewiss nicht der Verkehr zwischen den Städten an den Ufern der Bucht (Vigo, Cangas und Moana) anzusehen, die nach dem spanischen Recht [7] eine einzige, von der Hafenbehörde von Vigo verwaltete Hafenzone bildeten (die „Dienstleistungszone des Hafens von Vigo"). Eine solche Leistung sei aber auch nicht der Verkehr zu den Cíes-Inseln, die über keinen echten eigenen „Hafen" im Sinne einer maritimen Struktur mit Maschinenanlagen, Räumen und Infrastruktur von angemessener Größe, sondern nur über einen kleinen Anleger für die Ausschiffung der Passagiere verfügten, der durch begrenzte Landungskapazitäten charakterisiert sei und im Übrigen auch von der Hafenbehörde von Vigo verwaltet werde.

18. Diesem Vorbringen kann meines Erachtens nicht gefolgt werden.

19. Ich erinnere zunächst daran, dass die Verordnung den „freien Dienstleistungsverkehr im Seeverkehr innerhalb eines Mitgliedstaats (Seekabotage)" garantiert, einschließlich u. a. der „Festlandkabotage" und der „Inselkabotage" (Artikel 1).

20. Nach Artikel 2 der Verordnung ist unter „Festlandkabotage" „die Beförderung von Personen und Gütern auf dem Seeweg zwischen Häfen auf dem Festland oder auf dem Hauptstaatsgebiet ein und desselben Mitgliedstaats ..." (Buchstabe a) zu verstehen, während unter „Inselkabotage" „die Beförderung von Passagieren oder Gütern auf dem Seeweg zwischen Häfen auf dem Festland und auf einer oder mehren Inseln ..." oder zwischen „Häfen auf den Inseln innerhalb eines Mitgliedstaats" (Buchstabe c) zu verstehen ist.

21. Dies vorausgeschickt, sage ich sogleich, dass meiner Auffassung nach die Kommission Recht hat, wenn sie vorbringt, dass die in der Bucht von Vigo erbrachten Beförderungsleistungen „Seekabotagedienste" seien, d. h. „auf dem Seeweg" erbrachte Beförderungsleistungen. Es besteht nämlich kein Zweifel, dass die Gewässer der Bucht von Vigo Meeresgewässer sind, und dies genügt nach dem Wortlaut der zitierten Bestimmungen, um die in diesen Gewässern durchgeführte Beförderung als Beförderung „auf dem Seeweg" anzusehen.

6 — Insoweit beruft sich die spanische Regierung auf Artikel 8 Absatz 1 des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen (Montego-Bay-Übereinkommen) vom 10. Dezember 1982, ratifiziert am 20. Dezember 1996 (BOE Nr. 39 vom 14. Februar 1997, S. 4966).

7 — Orden Ministerial vom 23.12.1966 (BOE vom 23. Januar 1967).

22. In keiner Weise relevant ist insoweit, dass vom Standpunkt des internationalen Rechts aus diese Gewässer nicht als „Küstenmeer" zu qualifizieren sind, sondern vielmehr den „Binnengewässern" gleichgestellt werden. Die den Staaten durch das Montego-Bay-Übereinkommen zuerkannte Möglichkeit, die innere Grenze des Küstenmeeres (die so genannte Basislinie) zu ziehen und dadurch die natürlichen Punkte der Einfahrt in die Buchten abzuschließen sowie auf diese Weise deren Gewässer den Binnengewässern gleichzustellen [8], unterliegt hinsichtlich der Festlegung ausschließlich den Befugnissen des Küstenstaats, die in den Binnengewässern eindeutig größer sind als in den Küstengewässern [9]. Diese Möglichkeit (und die Unterscheidung zwischen Küstenmeer und den mit diesem verbundenen Binnengewässern) spielt jedoch keine Rolle in der Systematik der Verordnung, die, wie ausgeführt, den ganz anderen Zweck verfolgt, den „freien Dienstleistungsverkehr im Seeverkehr" (Artikel 1) zu garantieren, und daher besteht kein Grund, diese Unterscheidung zu berücksichtigen.

23. Das Vorbringen der spanischen Regierung findet deshalb insoweit keine Stütze im Wortlaut. Dagegen scheint es überdies gerade dem genannten Zweck der Verordnung zu widersprechen. Wenn die Seegewässer der Fjorde, der Ästuare und der Rias allgemein vom Anwendungsbereich der Verordnung ausgenommen werden könnten, bestünde die Gefahr, dass Meereszonen wie die Bucht von Vigo, in denen der Seeverkehr besonders intensiv ist und in denen daher das Erfordernis der Vermeidung nicht gerechtfertigter Beschränkungen, die die lauteren Wettbewerbsbedingungen verfälschen würden, noch größer ist, von der Liberalisierung ausgeschlossen würden [10].

24. Doch ebenfalls nicht fundiert scheint mir auch das Vorbringen der spanischen Regierung zu sein, dass die in der Bucht von Vigo erbrachten Dienste keine Beförderungsleistungen „zwischen Häfen" seien, da die in der Bucht vorhandenen Landungsstellen nach nationalem Recht eine einzige Hafenzone darstellten und die Landungsstelle, über die die Cíes-Inseln verfügten, durch Strukturen gekennzeichnet sei, deren begrenzte Dimensionen die Landungskapazität dieses Hafens stark herabsetzten.

25. Hierzu weise ich darauf hin, dass die Verordnung Nr. 3577/92 den Begriff „Hafen" nicht definiert. Durch seine Einfügung in die Verordnung bleibt dieser Begriff jedoch dennoch ein Gemeinschaftsbegriff. Als solcher kann er in Ermangelung einer ausdrücklichen Verweisung der Verordnung auf das Recht der Mitgliedstaaten nicht auf der Grundlage nationaler Rechtsvorschriften definiert werden. Vielmehr muss er nach

8 — Vgl. Artikel 10 Absätze 4 und 5 des Montego-Bay-Übereinkommens.

9 — Nur im Küstenmeer und nicht in den Binnengewässern genießen ausländische Schiffe das so genannte Recht der friedlichen Durchfahrt (Artikel 17 ff des Übereinkommens); außerdem kann der Küstenstaat nur im Küstenmeer seine Strafgerichtsbarkeit nicht in Bezug auf Taten ausüben, die das ausländische Schiff in seinen rein internen Angelegenheiten betreffen (Artikel 27 des Übereinkommens).

10 — In mehreren Randnummern ihrer Erklärungen hat die spanische Regierung geltend gemacht, dass der Hafen von Vigo in Bezug auf Verkehr und Umsatz der wichtigste Galiciens sei und dass in der Bucht von Vigo jedes Jahr mehr als 1 300 000 Passagiere den Seeverkehr in Anspruch nahmen (vgl. Randnrn. 7 und 56 der Klagebeantwortung).

ständiger Gemeinschaftsrechtsprechung eine „autonome und einheitliche Auslegung" erfahren, die dem „Regelungszusammenhang" und dem mit der Regelung, die den streitigen Begriff enthält, „verfolgten Zweck" Rechnung trägt [11].

26. Mir scheint, dass gerade aus dem Zusammenhang und aus dem Zweck der Verordnung Nr. 3577/92 hervorgeht, dass im Sinne dieser Verordnung unter „Hafen" jede Struktur zu verstehen ist, die unabhängig von der Größe der Infrastruktur, über die sie verfügt, die Einschiffung und Ausschiffung von auf dem Seeweg zu befördernden Gütern und Personen ermöglicht. Denn der Begriff „Hafen" wird in der Verordnung im Bereich der Definition der „Kabotage" („Festland"- und „Inselkabotage") verwendet, und die Kabotage wird gerade als die Dienstleistung der „Beförderung von Personen oder Gütern auf dem Seeweg", die „zwischen Häfen" stattfindet, definiert (Artikel 2 Nr. 1 Buchstaben a und c).

27. Daher ist, anders als die spanische Regierung vorträgt, nicht so sehr die Größe der Struktur kennzeichnend für den fraglichen Begriff, sondern vielmehr deren Funktion, d. h. ihre Eignung, durch Einschiffung und Ausschiffung die Beförderung von Gütern oder Personen auf dem Seeweg zu ermöglichen.

28. Mit solchen Strukturen, wenn auch in unterschiedlicher Größe, sind sowohl die Städte, die an der Bucht liegen (Vigo, Cangas und Moana), als auch die Cíes-Inseln versehen. Die zwischen den Landungsstellen der Städte und Inseln erbrachten Leistungen der Personen- und Güterbeförderung sind deshalb als Kabotagedienste (Festland- bzw. Inselkabotagedienste) anzusehen, auf die die Verordnung Nr. 3577/92 anwendbar ist.

29. Nachdem also die Anwendbarkeit der Verordnung auf den vorliegenden Fall anerkannt ist, gehe ich nunmehr dazu über, die einzelnen von der Kommission gegenüber der spanischen Regierung vorgebrachten Rügen analytisch zu prüfen, ordne sie dabei aber aus Gründen der Darstellung neu.

Zu den Artikeln 1 und 4

30. Die hauptsächlichen Rügen betreffen den Verstoß gegen die Artikel 1 und 4 der Verordnung, die den „Grundsatz des freien Dienstleistungsverkehrs ... auf den Seeverkehr in den Mitgliedstaaten" anwenden und die Voraussetzungen festlegen, unter denen dieser Grundsatz durch „die Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Leistungen", die erforderlich sind, um für die Nutzer „ausreichende Liniendienste" sicherzustellen, eingeschränkt werden kann (vgl. vierte und neunte Begründungserwägung).

11 — Vgl. Urteile vom 18. Januar 1984 in der Rechtssache 327/82 (Ekro, Slg. 1984, 107, Randnr. 11), vom 19. September 2000 in der Rechtssache C-287/89 (Linster, Slg. 2000, I-6917, Randnr. 43), vom 7. Januar 2004 in der Rechtssache C-201/02 (Wells, Slg. 2004, I-723, Randnr. 37), vom 12. Oktober 2004 in der Rechtssache C-55/02 (Kommission/Portugal, Slg. 2004, I-9387, Randnr. 45) und vom 27. Januar 2005 in der Rechtssache C-188/03 (Junk, Slg. 2005, I-885, Randnr. 29).

31. Nach Auffassung der Kommission hat Spanien die genannten Bestimmungen verletzt, weil es ein Gesetz (das Gesetz 4/1999) beibehalten hat, das

i) die Auferlegung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen für Festlands- und saisonale Inselstrecken zulässt, die sich von denen nach Artikel 4 Absatz 1 der Verordnung unterscheiden (zweite Rüge);

ii) ein diskriminierendes Kriterium für die Vergabe der ausschließlichen Konzession des öffentlichen Dienstes verwendet (zweiter Teil der ersten Rüge);

iii) eine übermäßig lange Dauer der ausschließlichen Konzession vorsieht (erster Teil der ersten Rüge).

32. Ich gehe nun dazu über, diese Rügen zu prüfen.

i) Zur Auferlegung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen über die von Artikel 4 Absatz 1 zugelassenen Fälle hinaus (zweite Rüge)

33. Die Kommission wirft Spanien zunächst vor, gegen Artikel 4 Absatz 1 verstoßen zu haben, wonach ein Mitgliedstaat nur die Seeverkehrsliniendienste „von, zwischen und nach *Inseln*" [12] gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unterwerfen könne. Das Gesetz 4/1999, so wendet die Kommission ein, sehe jedoch die Auferlegung solcher Verpflichtungen für die gesamte Personenbeförderung in der Bucht von Vigo vor, indem an einen einzigen Betreiber sowohl der Liniendienst zwischen den Städten der Bucht, also auf ihren Festlands- und nicht auf ihren Inselstrecken, als auch der saisonale Tourismusverkehr mit den Cíes-Inseln, der nach dem Gesetz zwar als Verkehr auf Inselstrecken, aber nicht als Linienverkehr gelte, vergeben werde.

34. Die spanische Regierung erkennt an, dass die Strecken zwischen den Städten Vigo, Cangas und Moana Festlandsstrecken und die zu den Cíes-Inseln keine regelmäßigen Strecken seien, weil sie nur einen Teil des Jahres für die Beförderung von Touristen abgedeckt seien. Sie räumt daher ein, dass die Auferlegung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen sowohl für die Städte der Bucht als auch für den Verkehr zu den Inseln in Widerspruch zum Wortlaut des Artikels 4 Absatz 1 stehe, macht jedoch geltend, dass die beanstandete Regelung gleichwohl mit der Verordnung vereinbar bleibe.

35. a) Nach Auffassung der spanischen Regierung erlaubt es Artikel 4 der Verordnung nämlich zum Zweck der Auferlegung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die an den Ufern der Buchten gelegenen Städte den Inseln gleichzustellen, da auch die Strecken zwischen diesen Städten wie die Inselstrecken „isolierte Gebiete" miteinander ver-

12 — Hervorhebung von mir

bänden, für die eine Verbindung über Land entweder nicht bestehe oder sehr schwierig sei. Das spanische Gesetz habe daher die Beförderungsleistungen zwischen den Städten an der Bucht von Vigo einer gemeinwirtschaftlichen Regelung unterwerfen können, da die Verbindungen über Straßen, die für diese Beförderungsleistungen auch existierten, kostspieliger seien und viel mehr Zeit in Anspruch nähmen als die Fahrt auf dem Seeweg.

36. Jedenfalls erlaube die Verordnung immer die Auferlegung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, wenn berechtigte Erfordernisse von allgemeinem Interesse bestünden. Gerade im Hinblick auf ähnliche Erfordernisse habe Spanien den gesamten Personenverkehr auf dem Seeweg in der Bucht von Vigo einer gemeinwirtschaftlichen Regelung unterworfen. Es gehe nämlich darum, sicherzustellen, dass die Kabotagedienste unter rentablen Bedingungen erbracht würden und das Umweltgleichgewicht der geschützten Zonen gewahrt werde.

37. b) Zum ersten Gesichtspunkt ergebe sich aus einer von der Regierung von Galicien [13] in Auftrag gegebenen beigefügten Studie, dass die Personenbeförderung auf dem Seeweg zwischen den Städten der Bucht wirtschaftlich nicht rentabel sei und daher einem einzigen Konzessionär des Dienstes — zusammen mit der Beförderung zu den Cíes-Inseln, die jedoch durch einen akzeptablen Rentabilitätssatz gekennzeichnet sei — vorbehalten werden müsse.

13 — Es handelt sich um eine Studie über die Wirtschaftlichkeit des Betriebs der Verkehrsdienste der Bucht von Vigo und der Cíes-Inseln (Estudio sobre la Viabilidad Económica de la Explotación de los Servicios de Transporte de la Ría de Vigo y de las Islas Cíes), vorgelegt von KPMG Auditores SL (vgl. Anhang 6 der Klageschrift der Kommission, S. 137 ff.).

38. c) Zu diesem wirtschaftlichen Erfordernis komme sodann der angegebene umweltschutzrechtliche Grund hinzu. Um das natürliche Habitat der Cíes-Inseln zu schützen, habe das spanische Gesetz Höchstgrenzen für den Zugang durch Touristen festgesetzt. Das einzige effiziente Instrument zur Überwachung der Einhaltung dieser Grenzen sei die Einrichtung eines öffentlichen Dienstes für die gesamte Bucht und seine Vergabe an einen einzigen mit eben dieser Überwachung beauftragten Betreiber gewesen.

39. Ich möchte gleich sagen, dass ich der Kommission zustimme, wenn sie gegen die dargelegten Argumente der spanischen Regierung einwendet: a) dass die Städte der Bucht von Vigo zum Zweck der Auferlegung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen nicht den Inseln gleichgestellt werden können, b) dass im vorliegenden Fall keine wirtschaftlichen Erfordernisse nachgewiesen worden sind, die — sogar über alle Bestimmungen der Verordnung hinaus — solche Verpflichtungen rechtfertigten, c) dass die geltend gemachten umweltschutzrechtlichen Erfordernisse nicht die Auferlegung dieser Verpflichtungen voraussetzen.

40. a) Was die Gleichstellung der Städte der Bucht mit den Inseln angeht, teile ich grundsätzlich die Auffassung der spanischen Regierung, dass die Möglichkeit, gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen aufzuerlegen (die nach Artikel 4 Absatz 1 für die „Liniendienste von, zwischen und nach den Inseln" vorbehalten ist), auch auf die Dienste von, zwischen und zu den an den Ufern der

langen Fjorde oder Ästuare gelegenen Städten, die über keine direkten Straßenverbindungen verfügen, erstreckt werden kann [14].

41. Denn mir scheint, dass sich diese Städte in einer Situation befinden, die derjenigen der Inseln entspricht. Wie die Inseln können nämlich auch diese Städte nur auf dem Seeweg erreicht werden. Auch für sie besteht daher das Erfordernis, „ausreichende Liniendienste" im Seeverkehr zu sonst nicht zugänglichen Gebieten sicherzustellen, das einzige Erfordernis, das aus der Sicht der Verordnung die „Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Leistungen" (neunte Begründungserwägung) rechtfertigt.

42. Ich gehe jedoch nicht davon aus, dass die Situation, die Gegenstand des vorliegenden Falles ist, den oben angegebenen, auf die die Anwendung des Artikels 4 Absatz 1 im Wege der Analogie erstreckt werden kann, gleichgestellt werden kann.

14 — Diese Ansicht wird auch von der Kommission in der Mitteilung an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen zur Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 des Rates zur Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs auf den Seeverkehr in den Mitgliedstaaten (Seekabotage) vertreten. Dort heißt es: „Gemäß Artikel 4 Absatz 1 der Verordnung können Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes (auch als gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen bezeichnet) nur für Strecken von, zwischen und nach Inseln auferlegt werden. Lange Ästuare oder Fjorde, bei denen auf dem Landweg eine Strecke von rund 100 km zurückgelegt werden müsste, können im Sinne dieses Kapitels Inseln gleichgestellt werden, da auch hier das Problem isolierter und nicht ohne weiteres zugänglicher Ansiedlungen existiert."

43. Denn wie sich aus den den Akten beigefügten Dokumenten ergibt, verfügen die Städte Vigo, Cangas und Moana neben den Verbindungen auf dem Seeweg über ein Straßen- und Autobahnnetz, das sie direkt miteinander verbindet und es ermöglicht, sowohl mit dem Auto als auch mit dem Bus leicht von einem Ort zum anderen zu fahren. Zwar ist, wie die spanische Regierung ausführt, das schnellste und günstigste Transportmittel zur Überquerung der Bucht nach wie vor das Schiff [15]. Was hier indessen zählt, ist nicht die Frage des größeren oder kleineren Vorteils des Seeverkehrs gegenüber dem Straßenverkehr, sondern vielmehr die Frage, ob sich die betreffenden Städte in einer Situation, die derjenigen der Inseln entspricht, befinden oder nicht und ob sie daher in den Genuss derselben besonderen den Inseln vorbehaltenen Behandlung kommen können.

44. Wie ich ausgeführt habe, scheint mir, dass sich die Städte der Bucht von Vigo in einer ganz anderen Situation befinden, da sie sowohl auf dem Seeweg mit dem Schiff als auch auf dem Landweg unter Benutzung der bestehenden direkten Straßenverbindungen leicht erreicht werden können.

45. Ich stelle daher fest, dass die Ausdehnung auf die Strecken zu diesen Städten hin von der in Artikel 4 vorgesehenen Regelung

15 — Aus den Verfahrensunterlagen und aus der im Laufe des Vorverfahrens von der spanischen Regierung vorgelegten, in Fußnote 13 angeführten Studie ergibt sich, dass Vigo von Cangas und Moana aus folgendermaßen zu erreichen ist: i) auf dem Seeweg unter Zurücklegung von etwa 6 km mit dem Schiff, was ungefähr 20 Minuten dauert und 1,75 Euro kostet, ii) über die Autobahn unter Zurücklegung einer Strecke von 20-25 km mit einer Dauer von 32 bis 60 Minuten und Kosten von 6 Euro (mit dem Auto) oder 2,30 Euro (mit dem Bus), iii) über die Straße unter Zurücklegung von etwa 59 km.

ausgeschlossen werden muss, weil sie nicht nur dem Wortlaut dieser Bestimmung widerspricht, sondern auch im Licht des besonderen mit ihr verfolgten Zieles nicht gerechtfertigt ist.

46. Wie wir gesehen haben, trägt die spanische Regierung jedoch weitere Gründe wirtschaftlicher und umweltschutzrechtlicher Art vor, die ihrer Auffassung nach auch über die in der Verordnung berücksichtigten Situationen hinaus die Einrichtung eines öffentlichen Dienstes wie des in der Bucht von Vigo bestehenden zulassen.

47. Mir scheint, dass diese Gründe es nicht erlauben, die Anwendung einer Regelung, die Artikel 4 genau individualisierten Fällen vorbehält, zu verallgemeinern. Denn die angenommene Ausdehnung findet nicht nur keine Stütze im Wortlaut der Verordnung, sie würde auch dazu führen, die Balance zwischen dem Grundsatz des freien Dienstleistungsverkehrs und der Notwendigkeit, ausreichende Liniendienste im Seeverkehr sicherzustellen, zu verändern, die den Gemeinschaftsgesetzgeber dazu veranlasst hat, die Auferlegung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zuzulassen, jedoch nur für die besonderen Fälle (Inseln und vergleichbare Situationen), in denen sie sich als absolut notwendig erweisen.

48. Außerdem erscheinen mir die weiteren von der spanischen Regierung angeführten Gründe wenig überzeugend.

49. b) Insbesondere hinsichtlich der geltend gemachten wirtschaftlichen Erfordernisse scheint mir, dass die spanische Regierung nicht bewiesen hat, dass die Leistungen der Personenbeförderung zwischen den Ufern der Bucht nicht hinreichend rentabel sind und daher Gegenstand einer öffentlichen, an einen einzigen Betreiber vergebenen Konzession sein müssen. Sie hat nämlich eingeräumt, dass die zu diesem Zweck vorgelegte Studie (vgl. oben, Nr. 37) auf unvollständigen Informationen beruht [16]. In ihren Schriftsätzen, aber nicht nur dort, hat sie mehrmals angegeben, dass der Verkehr auf den fraglichen Strecken besonders intensiv sei, was eventuell den Rückschluss zulassen könnte, dass diese Strecken tatsächlich eine Rentabilitätsspanne zulassen können [17].

50. c) Im Hinblick schließlich auf die umweltschutzrechtlichen Erfordernisse hat Spanien vorgetragen, dass die Einrichtung eines öffentlichen Dienstes in der Bucht von Vigo durch die Notwendigkeit gerechtfertigt sei, die Einhaltung der in dem spanischen Gesetz festgelegten Grenzen für den Zugang zu den Cíes-Inseln sicherzustellen, um deren natürliches Habitat zu bewahren. Ich stimme jedoch der Kommission zu, wenn sie ausführt, dass von allen für eine solche Überwachung zur Verfügung stehenden Instrumenten das von Spanien gewählte (die Erteilung einer ausschließlichen Konzession für die Dauer von 20 Jahren an einen einzigen Betreiber des Personenverkehrs in

16 — Randnrn. 20 und 70 der Klagebeantwortung der spanischen Regierung und S. 4 der Studie (S. 142 der Anlagen zur Klageschrift der Kommission).

17 — Der Personenverkehr beläuft sich auf 1 300 000 Einheiten pro Jahr.

der Bucht) schlechterdings das restriktivste sei und dass dieselbe Überwachung einfach auch im Rahmen einer für mehrere Betreiber offenen Regelung mit anderen Mitteln, wie z. B. der Einrichtung eines Systems der Anmeldung und des Verkaufs der verfügbaren Eintrittskarten, durchgeführt werden könne.

51. Aus allen vorstehend ausgeführten Gründen stelle ich daher fest, dass der zweiten Rüge der Kommission stattzugeben ist.

ii) Zur Verwendung eines diskriminierenden Kriteriums für die Vergabe der ausschließlichen Konzession des öffentlichen Dienstes (zweiter Teil der ersten Rüge)

52. Die Kommission macht geltend, dass Spanien gegen die Artikel 1 und 4 der Verordnung auch deshalb verstoßen habe, weil das Gesetz 4/1999 für die Auswahl des Konzessionärs des öffentlichen Dienstes in der Bucht von Vigo das Kriterium der Erfahrung auf dem Gebiet der Personenbeförderung in dieser Bucht verwende, was die Gemeinschaftsbetreiber zugunsten des bereits in diesem Bereich tätigen Betreibers offensichtlich diskriminieren könne.

53. Zu diesem Punkt verteidigt sich die spanische Regierung mit dem Vorbringen, dass diese Bedingung bei der Auswahl des tatsächlichen Betreibers nicht entscheidend sei, weil dieser den Zuschlag für die zu vergebende Leistung nur auf der Grundlage der anderen im Gesetz genannten Kriterien erhalten habe. In ihrer Gegenerwiderung hat die spanische Regierung jedoch darauf hingewiesen, dass das beanstandete Kriterium durch das Gesetz 9/2003 vom 23. Dezember 2003 aufgehoben worden sei.

54. Zu diesem letzteren Punkt beschränke ich mich darauf, daran zu erinnern, dass nach ständiger Rechtsprechung „das Vorliegen einer Vertragsverletzung anhand der Situation zu beurteilen [ist], in der sich der betreffende Mitgliedstaat bei Ablauf der Frist, die in der mit Gründen versehenen Stellungnahme festgesetzt wurde, befand“ [18]. Für das vorliegende Verfahren kann daher das soeben zitierte Gesetz nicht von Bedeutung sein, da es die von der Kommission beanstandete Vorschrift erst nach diesem Fristablauf aufgehoben hat.

55. In der Sache weise ich sodann darauf hin, dass Artikel 4 Absatz 1 Unterabsatz 2 der Verordnung Nr. 3577/92 bestimmt: „Beim Abschluss von Verträgen über Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes sowie bei der Auferlegung entsprechender Verpflichtungen haben die Mitgliedstaaten darauf zu achten, dass kein Gemeinschaftsreeder diskriminiert wird.“

56. Diskriminierend erscheint jedoch, wie die Kommission hervorgehoben hat, gerade das Erfordernis der Erfahrung in der Bucht

18 — Vgl. u. a. Urteile vom 15. März 2001 in der Rechtssache C-147/00 (Kommission/Frankreich, Slg. 2001, I-2387, Randnr. 26), vom 4. Juli 2002 in der Rechtssache C-173/01 (Kommission/Griechenland, Slg. 2002, I-6129, Randnr. 7) und vom 10. April 2003 in der Rechtssache C-114/02 (Kommission/Frankreich, Slg. 2003, I-3783, Randnr. 9).

von Vigo, da ihm nur Reeder, die bereits in dieser Bucht tätig gewesen sind, aber keine anderen Gemeinschaftsreeder genügen können.

57. Es ist nicht relevant, dass sich dieses Kriterium bei der Vergabe des spezifischen in Rede stehenden Dienstes nicht ausgewirkt hat und anderen Betreibern konkret kein Schaden entstanden ist. Denn „da die Feststellung einer Vertragsverletzung durch einen Mitgliedstaat nicht voraussetzt, dass aus der Vertragsverletzung ein Schaden erwachsen ist", kann der die Vertragsverletzung begehende Mitgliedstaat sich nicht — wie dies Spanien tut — dadurch rechtfertigen, dass er sich darauf beruft, dass sich aus dem Verstoß kein Schaden für Privatpersonen oder andere Mitgliedstaaten ergeben habe [19].

58. Aus den vorstehend dargelegten Gründen stelle ich fest, dass dem zweiten Teil der ersten Rüge stattzugeben ist.

iii) Zur übermäßig langen Dauer der ausschließlichen Konzession des öffentlichen Dienstes

59. Die Kommission trägt schließlich vor, dass Spanien deshalb gegen die Artikel 1 und 4 der Verordnung verstoßen habe, weil die ausschließliche Konzession der Seeverkehrsleistung der Personenbeförderung in der Bucht von Vigo eine übermäßig lange Dauer (zwanzig Jahre, verlängerbar um weitere zehn Jahre) habe, so dass für diesen gesamten Zeitraum die Kabotagefreiheit in dieser Bucht zum Erliegen komme.

60. Die spanische Regierung weist die Rüge mit dem Vorbringen zurück, dass diese Dauer durch die Notwendigkeit gerechtfertigt sei, die erheblichen Investitionen zu amortisieren, die der Konzessionär vornehmen müsse, um die verlangte Dienstleistung zu erbringen, und zwar insbesondere die Investitionen im Zusammenhang mit dem Erwerb der in der Bucht einzusetzenden Schiffe.

61. Dieses Argument halte ich jedoch nicht für überzeugend.

62. Zwar legt die Verordnung keine Höchstdauer für die Konzession eines gemeinwirtschaftlichen Kabotagedienstes fest. Dies bedeutet aber nicht, dass die Mitgliedstaaten in diesem Punkt über ein unbeschränktes Ermessen verfügen und daher nach Belieben die Dauer solcher Konzessionen festsetzen können. Im Gegenteil ergeben sich insoweit Beschränkungen aus einem systematikbezogenen Verständnis der Artikel 1 und 4 der Verordnung.

63. Ich verweise hierzu darauf, dass die Auferlegung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, wie der Gerichtshof im Urteil Analir [20] klargestellt hat, den auf dem

19 — Vgl. in diesem Sinne Urteile vom 18. Dezember 1997 in der Rechtssache C-263/93 (Kommission/Belgien, Slg. 1997, I-7453, Randnr. 30) und vom 5. März 1998 in der Rechtssache C-175/97 (Kommission/Frankreich, Slg. 1998, I-963, Randnr. 14).

20 — Urteil vom 20. Februar 2001 in der Rechtssache C-205/99 (Analir, Slg. 2001, I-1271).

Gebiet der Seekabotage durch Artikel 1 verfolgten allgemeinen Grundsatz des freien Dienstleistungsverkehrs beschränkt. Daraus folgt, dass die staatliche Regelung eines öffentlichen Dienstes durch das Ziel, ausreichende Liniendienste im Seeverkehr zu in anderer Weise nicht erreichbaren Gebieten sicherzustellen, gerechtfertigt sein muss, darüber hinaus jedoch auch den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit beachten muss und daher nicht über das hinausgehen darf, was zur Erreichung dieses Zieles „erforderlich und angemessen" ist [21].

64. Mir scheint, dass diese Grenze durch das Gesetz 4/1999 überschritten worden ist.

65. Denn auch wenn ich einräumen will, dass die Erbringung einer ausreichenden Kabotageleistung in der Bucht von Vigo außergewöhnliche Investitionen verlangt (insbesondere den Erwerb von eigens dafür gebauten Schiffen), die einen langen Amortisierungszeitraum erfordern, stelle ich fest, dass die Erbringung dieses Dienstes jedenfalls sichergestellt werden kann, indem zu weniger restriktiven Maßnahmen als zu einer (darüber hinaus auch noch ausschließlichen) Konzession mit einer Dauer von zwanzig Jahren gegriffen wird; eine solche Maßnahme könnte z. B. darin bestehen, dass für neue mit dem Dienst beauftragte Bieter eine Verpflichtung eingeführt wird, die bereits eingesetzten Schiffe vom früheren Betreiber zu übernehmen oder zu mieten [22].

21 — Oben angegebenes Urteil Analir, Randnr. 25. In diesem Sinne auch Urteile vom 25. Juli 1991 in der Rechtssache C-76/90 (Sager, Slg. 1991, I-4221, Randnr. 15), vom 31. März 1993 in der Rechtssache C-19/92 (Kraus, Slg. 1993, I-1663, Randnr. 32), vom 30. November 1995 in der Rechtssache C-55/94 (Gebhard, Slg. 1995, I-4165, Randnr. 37) und vom 28. März 1996 in der Rechtssache C-272/94 (Guiot, Slg. 1996, I-1905, Randnrn. 11 und 13).

22 — In diesem Sinne Punkt 5.3.2.1 der in Fußnote 14 angegebenen Mitteilung der Kommission.

66. Aus diesem Grund schlage ich vor, auch dem ersten Teil der ersten Rüge der Kommission stattzugeben.

67. Wenn ich nun die Fäden der bisher angestellten Erwägungen zusammenführe, so stelle ich fest, dass Spanien gegen die Artikel 1 und 4 der Verordnung verstoßen hat und dass daher sowohl der ersten als auch der zweiten Rüge der Kommission stattzugeben ist.

Zum Verstoß gegen Artikel 7

68. Mit der dritten Rüge wirft die Kommission Spanien vor, gegen Artikel 7 verstoßen zu haben, da es entgegen dieser Bestimmung mit dem Gesetz 4/1999 restriktivere Regeln eingeführt habe als die, die zunächst nach dem Inkrafttreten der Verordnung (1. Januar 1993) gegolten hätten.

69. Ich muss vorab darauf hinweisen, dass ich, da ich bereits vorgeschlagen habe, festzustellen, dass diese Regeln in Widerspruch zu den Artikeln 1 und 4 der Verordnung stehen, eigentlich keinen Grund hätte, diese Rüge zu prüfen, zumal sie von der beklagten Regierung nicht bestritten worden ist. Der Vollständigkeit der Untersuchung halber nehme ich diese Prüfung jedoch ebenfalls vor.

70. Wie ich soeben bemerkt habe, räumt Spanien ein, dass das Gesetz 4/1999 die Erbringung von Seekabotagediensten in der Bucht von Vigo restriktiver geregelt hat als der frühere Beschluss vom 11. Juni 1984. Es erkennt nämlich an, dass dieser Beschluss im Unterschied zu dem Gesetz 4/1999 kein ausschließliches Recht auf die Erbringung der fraglichen Leistungen vorsah, sondern deren Erbringung nur von der Erteilung einer Genehmigung für einen Zeitraum von zehn (und nicht zwanzig) Jahren mit Verlängerungsmöglichkeit abhängig machte.

71. Trotz des Vorstehenden frage ich mich allerdings, ob der Rüge der Kommission stattgegeben werden kann.

72. Zur Begründung ihres Standpunkts beruft sich die Kommission auf Artikel 7 der Verordnung, der sich darauf beschränkt, anzuordnen, dass „Artikel 62 des Vertrages ... auf die in dieser Verordnung geregelten Bereiche keine Anwendung [findet]". Nach dieser Vorschrift waren die Mitgliedstaaten verpflichtet, „[s]oweit in diesem Vertrag nicht etwas anderes bestimmt ist, ... die bei seinem Inkrafttreten tatsächlich erreichte Freiheit des Dienstleistungsverkehrs keinen neuen Beschränkungen [zu unterwerfen]".

73. In ihrer Mitteilung über die Auslegung der Verordnung Nr. 3577/92 hat die Kommission dann daran erinnert, dass zwar die Bestimmung des Vertrages, auf die Artikel 7 verweist, durch den Vertrag von Amsterdam aufgehoben wurde. Gleichwohl hat sie die Ansicht vertreten, dass „[d]ie Stillhalteklausel in Artikel 7 der Verordnung ... gültig bleibt" [23]. Diesen Standpunkt hat die Kommission in der mündlichen Verhandlung bekräftigt.

74. Ich halte seine Begründetheit indessen für diskutabel, und dies auch ungeachtet der Auseinandersetzung über die Folgen, die die Aufhebung des Artikels 62 des Vertrages insoweit gehabt haben kann. Selbst wenn man von dieser Aufhebung absehen wollte, um die Ansicht zu vertreten, dass das der Bestimmung zugrunde liegende Prinzip deren Streichung überlebt, kommt hier meiner Auffassung nach eine andere Erwägung ins Spiel.

75. Mir scheint nämlich, dass die so genannten Stillhalteklauseln einen Sinn haben, wenn den Mitgliedstaaten im Zusammenhang mit einer schrittweisen Liberalisierung die Möglichkeit eingeräumt wird, während einer Übergangszeit die bestehenden Beschränkungen aufrechtzuerhalten; diese Möglichkeit wird in der Regel von dem strengen Verbot, neue Beschränkungen einzuführen, flankiert (eben von der so genannten *Stillhalte*verpflichtung) [24].

23 — Vgl. Punkt 2.1 der in Fußnote 14 angegebenen Mitteilung der Kommission.

24 — So beschränkte sich z. B. vor dem Vertrag von Amsterdam Artikel 59 des Vertrages darauf, Folgendes zu bestimmen: „Die Beschränkungen des freien Dienstleistungsverkehrs innerhalb der Gemeinschaft für Angehörige der Mitgliedstaaten, die in einem anderen Staat der Gemeinschaft als demjenigen des Leistungsempfängers ansässig sind, werden *während der Übergangszeit* nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen *schrittweise* aufgehoben" (Hervorhebungen von mir). In diesem Zusammenhang sah Artikel 62 vor: „Soweit in diesem Vertrag nicht etwas anderes bestimmt ist, unterwerfen die Mitgliedstaaten die bei seinem Inkrafttreten tatsächlich erreichte Freiheit des Dienstleistungsverkehrs keinen *neuen* Beschränkungen" (Hervorhebung von mir).

76. Etwas anderes gilt jedoch, wenn in einem Bereich ein genauer Regelungsrahmen als Bezugspunkt eingeführt wird (wie nunmehr auf dem Gebiet des freien Dienstleistungsverkehrs der in den Artikeln 49 bis 55 EG vorgesehene und in dem spezifischen Bereich der Seekabotage der durch die Verordnung festgelegte [25]), der bestimmt, welche Beschränkungen verboten und welche erlaubt sind. Mir scheint, dass die genannten Klauseln in diesen Fällen ihre Funktion verlieren und es daher keinen Grund für ihre Fortgeltung gibt, weil die Rechtmäßigkeit der einschlägigen nationalen Regelung nicht mehr an der früheren Situation, sondern an der inzwischen ergangenen Gemeinschaftsregelung gemessen wird.

77. Zum besseren Verständnis weise ich darauf hin, dass Spanien im vorliegenden Verfahren nicht vorgeworfen werden kann, gegen Artikel 7 der Verordnung verstoßen zu haben, der mit der inzwischen ergangenen Regelung der Kabotage keine nützliche Funktion mehr hat; Spanien kann jedoch vorgeworfen werden, dass die von ihm auferlegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen *unabhängig davon, ob sie im Verhältnis zu der früheren Regelung mehr oder weniger restriktiv sind*, gegen die in den Artikeln 1 und 4 der Verordnung festgelegten Bedingungen verstoßen.

78. Aus diesem Grund und in diesem spezifischen Sinne stelle ich fest, dass der in Rede stehenden Rüge nicht stattgegeben werden kann.

25 — Ab 1. Januar 1999 findet die in der Verordnung vorgesehene Regelung auf alle Seeverkehrsdienstleistungen in allen Mitgliedstaaten mit allein der Ausnahme Griechenlands Anwendung, wo die vollständige Liberalisierung erst ab 1. Januar 2004 herzustellen war (vgl. Artikel 6).

Zum Verstoß gegen Artikel 9

79. Mit der vierten Rüge wirft die Kommission Spanien vor, gegen Artikel 9 der Verordnung Nr. 3577/92 verstoßen zu haben, indem es die Kommission nicht vor dem Erlass des Gesetzes 4/1999 konsultiert habe.

80. Nach dieser Vorschrift müssen die Mitgliedstaaten nämlich vor dem Erlass von Rechts- und Verwaltungsvorschriften zur Durchführung der Verordnung die Kommission konsultieren und dieser dann alle auf diese Weise erlassenen Maßnahmen mitteilen.

81. Zu diesem Punkt hat sich die spanische Regierung allein damit verteidigt, die Unanwendbarkeit der Verordnung und damit auch des Artikels 9 auf die in der Bucht von Vigo erbrachten Beförderungsleistungen geltend zu machen.

82. Da ich jedoch, wie wir oben gesehen haben (vgl. Nrn. 18 ff.), der Auffassung bin, dass die Verordnung Nr. 3577/92 auf diese Leistungen anwendbar ist, folgt daraus, dass Spanien verpflichtet war, die Kommission vor dem Erlass des Gesetzes 4/1999 zu konsultieren. Da es dies nicht getan hat, hat es gegen Artikel 9 der Verordnung verstoßen.

83. Ich stelle daher fest, dass dieser letzten Rüge stattzugeben ist.

IV — Kosten

84. Nach Artikel 69 § 2 der Verfahrensordnung ist die unterliegende Partei auf Antrag zur Tragung der Kosten zu verurteilen. Da die Kommission die Verurteilung des Königreichs Spanien beantragt hat und dieses mit seinem Vorbringen im Wesentlichen unterlegen ist, sind ihm die Kosten aufzuerlegen.

V — Ergebnis

85. Unter Berücksichtigung der vorstehenden Erwägungen schlage ich dem Gerichtshof vor, wie folgt zu entscheiden:

1. Das Königreich Spanien hat dadurch gegen die Artikel 1, 4, 7 und 9 der Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 vom 7. Dezember 1992 zur Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs auf den Seeverkehr in den Mitgliedstaaten (Seekabotage) verstoßen, dass es eine Regelung beibehalten hat,

   — die es zulässt, die Seeverkehrsdienstleistungen in der Bucht von Vigo für einen Zeitraum von 20 Jahren an einen einzigen Betreiber zu vergeben, und als Vergabekriterium die Erfahrung auf dem Gebiet der Beförderungsleistungen in der Bucht von Vigo einschließt, was den bisherigen Betreiber begünstigt;

— die es zulässt, die saisonalen Verkehrsdienste zu den Inseln oder die Liniendienste zwischen Festlandshäfen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zu unterwerfen;

— die vor ihrem Erlass nie Gegenstand von Konsultationen mit der Kommission war.

2. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

3. Das Königreich Spanien trägt die Kosten des Verfahrens.