JULKISASIAMIEHEN RATKAISUEHDOTUS

ANTONIO TIZZANO

10 päivänä marraskuuta 2005 [1]

1. Euroopan yhteisöjen komissio väittää nyt käsiteltävässä asiassa Espanjan kuningaskunnan jättäneen noudattamatta palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteen soveltamisesta meriliikenteeseen jäsenvaltioissa (meriliikenteen kabotaasi) 7 päivänä joulukuuta 1992 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3577/92 (jäljempänä asetus N:o 3577/92 tai asetus) [2] 1, 4, 7 ja 9 artiklan mukaisia jäsenyysvelvoitteitaan.

I Asiaa koskeva lainsäädäntö

Yhteisön oikeus

2. Neuvosto antoi asetuksen N:o 3577/92 "poistaakseen rajoituksia, jotka koskevat meriliikenteen palvelujen tarjoamista jäsenvaltioissa" (johdanto-osan kolmas perustelukappale), ja tämän asetuksen 1 artiklan 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

"Tammikuun 1 päivästä 1993 lähtien meriliikenteen palvelujen tarjoamisen vapautta jäsenvaltiossa (meriliikenteen kabotaasi) sovelletaan yhteisön laivanvarustajiin, jotka harjoittavat liikennettä jäsenvaltiossa rekisteröidyillä ja jäsenvaltion lipun alla purjehtivilla aluksilla, jos nämä täyttävät kaikki kyseisessä jäsenvaltiossa kabotaasiliikenteelle asetetut edellytykset – –."

3. Asetuksen 2 artiklassa täsmennetään seuraavaa:

"Tässä asetuksessa tarkoitetaan:

1) 'meriliikenteen palveluilla jäsenvaltiossa (meriliikenteen kabotaasi)' palveluja,

1 – Alkuperäinen kieli: italia.

2 – EYVL L 364, s. 7.

joita tavallisesti tarjotaan korvausta vastaan ja jotka käsittävät:

a) mannerkabotaasin: matkustaja- tai tavaraliikenne meritse sellaisten satamien välillä, jotka sijaitsevat yhden ja saman jäsenvaltion mantereella tai sen pääasiallisella alueella, saarilla poikkeamatta,

– –

c) saarikabotaasin: matkustaja- tai tavaraliikenne meritse:

– yhden ja saman jäsenvaltion mantereella ja yhdellä tai useammalla saarella sijaitsevien satamien välillä,

– yhden ja saman jäsenvaltion saarilla sijaitsevien satamien välillä,

– –

3) 'sopimuksella julkisesta palvelusta' jäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten ja yhteisön laivanvarustajan välillä tehtyä sopimusta riittävän julkisen palvelun tarjoamiseksi.

– –

4) 'julkisen palvelun velvoitteilla' velvoitteita, joita kyseinen yhteisön laivanvarustaja ei omien taloudellisten etujensa kannalta katsoen ottaisi hoitaakseen tai ei ottaisi hoitaakseen samassa määrin tai samoilla ehdoilla;

– –."

4. Nyt käsiteltävän asian kannalta on lisäksi mainittava 4 artikla, jossa säädetään seuraavaa:

"1. Jäsenvaltio voi tehdä sopimuksia julkisesta palvelusta niiden laivanvarustamojen kanssa, jotka harjoittavat säännöllistä liikennettä saariin, saarille ja saarien välillä, tai asettaa näille julkisen palvelun velvoitteita kabotaasipalvelujen tarjoamisen edellytykseksi.

Kun jäsenvaltio tekee sopimuksia julkisesta palvelusta tai asettaa julkisen palvelun velvoitteita, tämä on tehtävä syrjimättä ketään yhteisön laivanvarustajaa.

2. Asettaessaan julkisen palvelun velvoitteita jäsenvaltioiden on pitäydyttävä vaatimuksissa, jotka koskevat määräsatamia, säännöllisyyttä, jatkuvuutta, toistuvuutta, palvelun tarjoamisen kapasiteettia, veloitettavia hintoja ja aluksen miehistöä.

Kaikille yhteisön laivanvarustajille on tarvittaessa maksettava korvausta julkisen palvelun velvoitteista.

– –."

5. Asetuksen 7 artiklan sanamuoto on seuraava:

"Perustamissopimuksen 62 artiklaa sovelletaan asioihin, joita tämä asetus koskee." [3]

3 – Perustamissopimuksen 62 artiklassa, joka kumottiin 1.5.1999 Amsterdamin sopimuksen voimaantulon yhteydessä, säädettiin, että "ellei tässä sopimuksessa toisin määrätä, jäsenvaltiot eivät kohdista uusia rajoituksia siihen palvelujen tarjoamisen vapauteen, joka on tosiasiallisesti saavutettu tämän sopimuksen tullessa voimaan".

6. Lopuksi on mainittava vielä 9 artikla, jossa säädetään seuraavaa:

"Jäsenvaltioiden on kuultava komissiota ennen tämän asetuksen täytäntöönpanon edellyttämien lakien, asetusten tai hallinnollisten määräysten antamista. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle kaikista näin toteutetuista toimenpiteistä."

Kansallinen lainsäädäntö

7. Espanjan Galician alueella on syvä lahti, jota kutsutaan nimellä "Vigon lahti". Sen etelärannalla sijaitsee Vigon kaupunki ja pohjoisrannalla Cangasin ja Moanan kaupungit. Aivan lahden suun edessä on vielä kaksi saarta, joita kutsutaan Cíes-saariksi.

8. Alun perin Vigon lahden meriliikenteen palvelujen suorittamista säänneltiin 11.6.1994 tehdyllä Galician autonomisen yhteisön päätöksellä. Nyt käsiteltävän asian osalta on muistettava, että kyseisessä päätöksessä asetettiin Vigon ja Cangasin sekä Vigon ja Moanan välisen meritse tapahtuvan säännöllisen matkustaja- ja tavaraliikenteen palvelujen suorittamisen edellytykseksi se, että kauppalaivaston johtokunta antaa 10 vuodeksi luvan, joka on uudistettavissa.

9. Tällä hetkellä erilaisten lainsäädäntömuutosten seurauksena kyseisistä palveluista säädetään 9.4.1999 annetussa Galician autonomisen yhteisön laissa nro 4/1999 (jäljempänä laki nro 4/1999),[4] jossa säädetään, että Vigon lahdella meritse tapahtuva matkustajaliikenne on julkinen palvelu, joka kuuluu Galician aluehallinnon hoidettavaksi.

10. Kyseisen lain 1 §:ssä säädetään seuraavaa:

"1. Meritse tapahtuva matkustajaliikenne Vigon lahdella todetaan julkiseksi palveluksi, joka kuuluu Galician aluehallinnon hoidettavaksi.

2. Julkinen palvelu kattaa sekä säännöllisen liikenteen lahden rantojen välillä että kausiluonteisen turistiliikenteen mistä tahansa Vigon lahden kohdasta, kun lähtöpaikkana tai määränpäänä ovat Cíes-saaret."[5]

11. Kyseisen lain 2 §:n 2 ja 3 momentin mukaan Galician aluehallinto antaa meriliikenteen palvelut Vigon lahdella yhden toimijan hoidettavaksi ja sen kanssa tehdään 20 vuoden pituinen hallinnollinen käyttöoikeussopimus, joka on jatkettavissa enintään 10 vuodella.

12. Lain 3 §:ssä täsmennetään lisäksi, että kyseinen käyttöoikeussopimus on tehtävä julkisen tarjouskilpailun perusteella ja että tarjouskilpailua ratkaistaessa on otettava huomioon muun muassa toimijan kokemus liikennöinnistä Vigon lahdella.

II Tosiseikasto ja asian käsittelyn vaiheet

13. Saatuaan yksityisiltä muutamia kanteluja, joissa väitettiin, että kabotaasipalveluja Vigon lahdella koskeva Espanjan lainsäädäntö oli ristiriidassa asetuksen N:o 3577/92 kanssa, komissio lähetti 19.7.2000 Espanjan kuningaskunnalle virallisen huomautuksen, jota seurasi perusteltu lausunto 7.5.2001.

14. Koska komissio oli tyytymätön Espanjan hallituksen tältä osin antamiin vastauksiin, se nosti 22.7.2003 nyt käsiteltävän kanteen,

4 – BOE nro 118, 18.5.1999, s. 18552–18554.

5 – Epävirallinen käännös.

jossa se vaatii yhteisöjen tuomioistuinta toteamaan,

"että Espanjan kuningaskunta on rikkonut asetuksen (ETY) N:o 3577/92 1, 4, 7 ja 9 artiklaa ja että se ei ole noudattanut EY:n perustamissopimuksen mukaisia velvoitteitaan, koska se on pitänyt voimassa lainsäädännön

- jonka mukaan Vigon lahden meriliikenteen palvelut voidaan antaa yhden ainoan toimijan hoidettaviksi 20 vuoden ajaksi ja jossa sopimuksentekoperusteena pidetään liikennöintikokemusta Vigon lahdella, millä suositaan nykyistä toimijaa

- jonka mukaan kausiluonteisiin liikennepalveluihin saariin tai säännöllisiin liikennepalveluihin mantereella olevien satamien välillä voidaan liittää julkisen palvelun velvoitteita

- jonka mukaan voidaan ottaa käyttöön asetuksen voimaantulopäivänä (tammikuussa 1993) voimassa ollutta järjestelmää eli 11.6.1984 tehtyä päätöstä rajoittavampi järjestelmä ja

- josta ei ole missään vaiheessa kuultu komissiota ennen sen antamista".

III Oikeudellinen tarkastelu

Asetuksen N:o 3577/92 sovellettavuus

15. Sen lisäksi että Espanjan hallitus hylkää komission väitteiden asiasisällön, se kiistää aluksi myös sen, että asetusta N:o 3577/92 edes sovellettaisiin liikenteeseen Vigon lahdella. Sen mielestä asetuksella näet taataan "meriliikenteen kabotaasipalvelujen" vapaa tarjoaminen eli – kuten sen 2 artiklasta ilmenee – "meritse" ja "satamien välillä" suoritettavat tavara- ja henkilöliikenteen palvelut. Nyt käsiteltävän asian kohteena oleva liikenne ei sen sijaan ole liikennettä "meritse" eikä "satamien välillä".

16. Sitä ei voida pitää "meritse" tapahtuvana liikenteenä siltä osin kuin asetuksessa viitataan tällä ilmaisulla yksinomaan "aluemerillä" eli sellaisella merialueella suoritettaviin palveluihin, joka ulottuu 12 mailin päähän ns. perusviivasta; siinä ei sen sijaan viitata millään tavoin palveluihin, joita suoritetaan sellaisilla merialueilla kuin poukamissa, vuonoissa ja lahdissa (ja siten myös Vigon lahdella), jotka sijaitsevat tämän linjan sisä-

puolella ja jotka voidaan rinnastaa Montego Bayn yleissopimuksessa [6] tarkoitettuihin "sisäisiin aluevesiin". Espanjan hallitus katsoo lisäksi, että se, että asetuksessa ei ole haluttu vapauttaa liikennettä kyseisillä vesillä, on täysin johdonmukaista, koska kyseessä ovat melko pienet alueet, jotka eivät kestäisi markkinoiden avaamisesta aiheutuvaa tiheää meriliikennettä.

17. Espanjan hallituksen mielestä Vigon lahden liikennöintiä ei voida pitää myöskään "satamien välisinä" liikennepalveluina. Tällaisiin palveluihin ei kuulu ainakaan liikenne lahden rannoilla sijaitsevien kaupunkien (Vigo, Cangas ja Moana) välillä, jotka Espanjan lainsäädännön mukaan [7] ovat osa yhtä ainoaa Vigon satamaviranomaisten hallinnoimaa satama-aluetta (jäljempänä Vigon satamapalvelualue). Tällaisiin palveluihin ei kuitenkaan kuulu myöskään Cíes-saarille suuntautuva liikenne, sillä niillä ei ole varsinaista ja todellista "satamaa", kun sillä tarkoitetaan meressä olevaa rakennelmaa, johon kuuluu riittävän suuruisia laitteistoja, tiloja ja infrastruktuureja, vaan ainoastaan pieni laituri matkustajien maihinnousua varten, joten maihinnousukapasiteetti on vähäinen ja sitäkin hallinnoivat suurimmaksi osalta Vigon satamaviranomaiset.

6 – Espanjan hallitus viittaa tässä yhteydessä 10.12.1982 tehdyn ja 20.12.1996 ratifioidun Yhdistyneiden Kansakuntien merioikeusyleissopimuksen (Montego Bayn yleissopimus) (BOE nro 39, 14.2.1997, s. 4966) 8 artiklan 1 kappaleeseen.

7 – 23.12.1966 annettu ministeriön asetus (BOE 23.1.1967).

18. Näitä väitteitä ei mielestäni voida hyväksyä.

19. Muistutettakoon heti aluksi, että asetus koskee "meriliikenteen palvelujen tarjoamisen vapautta jäsenvaltiossa" (nimenomaan "meriliikenteen kabotaasia") ja että se käsittää muun muassa "mannerkabotaasin" ja "saarikabotaasin" (1 artikla).

20. Saman asetuksen 2 artiklan mukaan "mannerkabotaasia" on "matkustaja- tai tavaraliikenne meritse sellaisten satamien välillä, jotka sijaitsevat yhden ja saman jäsenvaltion mantereella tai sen pääasiallisella alueella – – " (a kohta), kun "saarikabotaasia" on puolestaan "matkustaja- tai tavaraliikenne meritse – – mantereella ja yhdellä tai useammalla saarella sijaitsevien satamien välillä" tai "yhden ja saman jäsenvaltion saarilla sijaitsevien satamien välillä" (c kohta).

21. Tämän perusteella totean heti, että mielestäni komissio on oikeassa todetessaan, että Vigon lahdella suoritettavat liikennepalvelut ovat "meriliikenteen kabotaasipalveluja" eli liikennettä "meritse". Ei ole näet epäilystäkään siitä, että Vigon lahden vedet ovat merta, ja tämä riittää edellä mainittujen säännösten sanamuodon mukaan siihen, että niillä tapahtuvaa liikennettä voidaan pitää nimenomaan liikenteenä "meritse".

22. Tässä yhteydessä ei ole mitään merkitystä sillä, että kansainvälisen oikeuden kannalta näitä vesiä ei pidetä "aluemerinä" vaan ne rinnastetaan pikemminkin "sisävesiin". Montego Bayn yleissopimuksessa valtioille annettu mahdollisuus rajata merialueesta sisäraja (ns. perusviiva) siten, että poukamien luonnonmukaiset sisääntulokohdat suljetaan, ja siis rinnastaa niiden vedet sisäisiin aluevesiin [8] kuuluu yksinomaan rantavaltion valtuuksien määrittelemiseen, ja nämä valtuudet ovat luonnollisesti suuremmat sisävesien kuin aluemerten osalta. [9] Tällaista mahdollisuutta (ja aluemerten ja niihin liittyvien sisävesien erottelua) ei sen sijaan ole lainkaan asetuksen järjestelmässä, sillä kuten edellä on todettu, asetuksella pyritään täysin eri tavoitteeseen eli takaamaan "meriliikenteen palvelujen tarjoamisen vapaus jäsenvaltiossa" (1 artikla), joten tätä erottelua ei ole tarpeen ottaa huomioon.

23. Espanjan hallituksen väite ei siis saa tältä osin mitään tukea asetuksen sanamuodosta. Toisaalta se vaikuttaa lisäksi olevan ristiriidassa myös asetuksen edellä mainitun tarkoituksen kanssa. Mikäli näet vuonojen, jokien suistojen ja lahtien vedet voitaisiin yleisesti jättää asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle, aiheutuisi se vaara, että vapauttamisen ulkopuolelle jätettäisiin Vigon lahden kaltaisia merialueita, joilla meriliikenne on erityisen tiheää ja joilla tarve välttää perusteettomia rajoituksia, joilla muutetaan asianmukaisia kilpailunedellytyksiä, on siis erityisen suuri. [10]

24. Yhtä perusteettomalta vaikuttaa mielestäni kuitenkin myös Espanjan hallituksen väite, jonka mukaan Vigon lahdella suoritettavat palvelut eivät olisi "satamien välisiä" palveluja, koska lahdella olevat maihinnousupaikat muodostavat kansallisen lainsäädännön mukaan yhden satama-alueen ja Cíes-saarten maihinnousupaikkojen rakenteet ovat vaatimattomat, minkä vuoksi niiden maihinnousukapasiteetti on hyvin pieni.

25. Korostettakoon tässä yhteydessä, että asetuksessa N:o 3577/92 ei määritellä "sataman" käsitettä. Koska se on otettu asetukseen, se on kuitenkin aina yhteisön käsite. Sellaisena, ja koska nimenomaisesta asetuksesta puuttuu viittaus jäsenvaltioiden lainsäädäntöön, sitä ei voida määritellä kansallisen lainsäädännön säännösten perusteella. Päinvastoin, yhteisöjen tuomioistuimen

8 – Ks. Montego Bayn yleissopimuksen 10 artiklan 4 ja 5 kappale.

9 – Ainoastaan aluemerillä eikä siis sisävesillä ulkomaisilla aluksilla on ns. oikeus viattomaan kauttakulkuun (yleissopimuksen 17 artikla ja sitä seuraavat artiklat); lisäksi ainoastaan aluemerellä rantavaltio ei saa käyttää rikosoikeudellista lainkäyttövaltaa ulkomaisen aluksen sisäpuolella tehtyihin tekoihin (yleissopimuksen 27 artikla).

10 – Espanjan hallitus on väittänyt huomautustensa useissa kohdissa, että Vigon satama on liikenteen ja liikevaihdon määrillä mitattuna Galician tärkein satama ja että yli 300 000 matkustajaa käyttää vuosittain meriliikenteen palveluja Vigon lahdella (ks. vastauskirjelmän 7 ja 56c kohta).

vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan sitä on "tulkittava itsenäisesti ja yhdenmukaisesti" siten, että otetaan huomioon sen säännöstön "asiayhteys" ja "tavoitteet", johon riidanalainen käsite kuuluu. [11]

26. Mielestäni asetuksen N:o 3577/92 asiayhteydestä ja tavoitteista ilmenee nimenomaan, että asetusta sovellettaessa "satamalla" on ymmärrettävä tarkoitettavan mitä tahansa rakennetta, jossa riippumatta sen käytettävissä olevan infrastruktuurin laajuudesta voidaan lastata alukseen tai purkaa aluksesta tavaroita ja matkustajia meriteitse kuljetettaviksi. Totean näet, että käsitettä "satama" käytetään asetuksessa kabotaasin määritelmän yhteydessä ("mannerkabotaasi" ja "saarikabotaasi") ja että viimeksi mainittu on nimenomaan määritelty "matkustaja- tai tavaraliikenteeksi meritse" "satamien välillä" (2 artiklan a ja b kohta).

27. Toisin kuin Espanjan hallitus väittää, rakenteen koko ei siis ole se asia, jonka perusteella tutkittava käsite eroaa muista, vaan pikemminkin rakenteen tarkoitus eli se, että sen avulla kyetään asianmukaisesti kuljettamaan tavaroita tai matkustajia meritse, koska sen kautta hoidetaan nousu alukseen ja maihin.

28. Vaikka tällaiset rakenteet ovatkin eri suuruisia, ne palvelevat sekä lahden rannoilla olevia kaupunkeja (Vigo, Cangas ja Moana) että Cíes-saaria. Tavara- ja matkustajaliikenteen palveluja, joita suoritetaan näiden kaupunkien maihinnousupaikkojen välillä, on näin ollen pidettävä kabotaasipalveluina (mannerkabotaasina ja saarikabotaasina), joihin sovelletaan asetusta N:o 3577/92.

29. Koska on siis todettu, että asetusta sovelletaan nyt käsiteltävään asiaan, tutkin seuraavaksi analyyttisesti komission Espanjan hallitukselle kohdistamat yksittäiset väitteet, mutta ryhmittelen ne uudestaan esitystäni varten.

Asetuksen 1 ja 4 artikla

30. Pääasialliset väitteet koskevat asetuksen 1 ja 4 artiklan rikkomista; 1 artiklassa sovelletaan "palvelujen tarjoamisen vapauden [periaatetta] meriliikenteeseen jäsenvaltioissa" ja 4 artiklassa vahvistetaan edellytykset, joiden täyttyessä tämän periaatteen soveltamista voidaan rajoittaa "julkisen palvelun käsitteen käyttöönotolla", kun se on tarpeen takaamaan käyttäjille "riittävät säännölliset liikennepalvelut" (vrt. johdanto-osan neljäs ja yhdeksäs perustelukappale).

11 – Ks. asia 327/82, Ekro, tuomio 18.1.1984 (Kok. 1984, s. 107, 11 kohta); asia C-287/98, Linster, tuomio 19.9.2000 (Kok. 2000, s. I-6917, 43 kohta); asia C-201/02, Wells, tuomio 7.1.2004 (Kok. 2004, s. I-723, 37 kohta); asia C-55/02, komissio v. Portugali, tuomio 12.10.2004 (Kok. 2004, s. I-9387, 45 kohta) ja asia C-188/03, Junk, tuomio 27.1.2005 (Kok. 2005, s. I-885, 29 kohta).

31. Komission mielestä Espanja on rikkonut edellä mainittuja säännöksiä pitäessään voimassa lain (laki nro 4/1999), jolla

i) sallitaan kausiluonteisesti liikennöitävillä manner- ja saarireiteillä sellaisten julkisen palvelun velvoitteiden asettaminen, jotka poikkeavat asetuksen 4 artiklan 1 kohdassa säädetyistä (toinen väite);

ii) käytetään syrjivää perustetta julkista palvelua koskevan yksinoikeussopimuksen tekemisessä (ensimmäisen väitteen toinen osa);

iii) määrätään yksinoikeussopimuksen kesto liian pitkäksi (ensimmäisen väitteen ensimmäinen osa).

32. Tutkin siis seuraavaksi nämä väitteet.

i) Julkisen palvelun velvoitteiden asettaminen muissa kuin 4 artiklan 1 kohdassa hyväksytyissä tapauksissa (toinen väite)

33. Komissio väittää erityisesti, että Espanja on rikkonut 4 artiklan 1 kohtaa, jossa sallitaan jäsenvaltion asettavan julkisen palvelun velvoitteita edellytykseksi ainoastaan sille, että harjoitetaan *"säännöllistä"* meriliikennettä *"saariin, saarille* ja *saarien* välillä".[12] Komissio väittää, että laissa nro 4/1999 säädetään sen sijaan velvoitteiden asettamisesta kaikelle matkustajaliikenteelle Vigon lahdella ja annetaan yhden ainoan toimijan tehtäväksi sekä säännöllinen liikenne lahden kaupunkien välillä, eli mannerreiteillä mutta ei saarireiteillä, että kausiluonteinen turistiliikenne Ciés-saarille, eli kylläkin saarireiteillä mutta ei säännöllisessä liikenteessä.

34. Espanjan hallitus puolestaan myöntää, että Vigon, Cangasin ja Moanan kaupunkien väliset reitit ovat mannerreittejä ja että reitit Ciés-saarille eivät ole säännöllisiä reittejä, koska niillä liikennöidään ainoastaan osan aikaa vuodesta turistiliikenteessä. Se siis myöntää, että julkisen palvelun velvoitteiden asettaminen sekä siltä osin kuin kyse on lahden kaupunkien välisestä liikenteestä että liikenteestä saarille on ristiriidassa 4 artiklan 1 kohdan sanamuodon kanssa, mutta katsoo, että riidanalainen säännös on tästä huolimatta asetuksen kanssa yhteensopiva.

35. a) Kyseisen hallituksen mukaan asetuksen 4 artiklassa sallitaan julkisen palvelun velvoitteiden asettamiseksi lahden rannoilla sijaitsevien kaupunkien rinnastaminen saariin, koska myös näiden kaupunkien väliset

12 - Kursivointi tässä.

reitit yhdistävät saarireittien tavoin "syrjäisiä alueita", joille ei ole olemassa maayhteyttä tai se on hyvin hankalakulkuinen. Espanjan laissa voitaisiin siten lukea Vigon lahden rannoilla olevien kaupunkien välinen liikenne julkisen palvelun järjestelyyn, koska tieyhteydet tällaista liikennettä varten ovat kyllä olemassa, mutta ne ovat kalliimpia ja matkanteko kestäisi huomattavasti pidempään kuin merellä.

36. Joka tapauksessa asetuksessa sallitaan sen mielestä aina julkisen palvelun velvoitteiden asettaminen, kun se on perusteltavissa yleiseen etuun liittyvillä syillä. Nimenomaan tällaisten syiden vuoksi Espanja on ottanut julkisen palvelun järjestelyn käyttöön kaikelle meritse tapahtuvalle matkustajaliikenteelle Vigon lahdella. Sillä pyritään näet takaamaan se, että kabotaasipalveluja suoritetaan kannattavasti ja että suojeltavien alueiden ympäristön tasapaino säilytetään.

37. b) Ensin mainitun seikan osalta Galician aluehallinnon teettämästä asiaa koskevasta tutkimuksesta [13] ilmenee, että meritse tapahtuva matkustajaliikenne lahden kaupunkien välillä ei ole taloudellisesti kannattavaa, joten se on varattava – yhdessä Ciés-saarille suuntautuvan liikenteen kanssa, vaikka sen kannattavuus onkin kohtuullinen – yhdelle ainoalle toimijalle, jonka kanssa tehdään palveluja koskeva käyttöoikeussopimus.

13 – Kyseessä on Estudio sobre la Viabilidad Económica de la Explotación de los Servicios de Transporte de la Ría de Vigo y de las Islas Cíes, jonka on laatinut KPMG Auditores SL (ks. komission kanteen liite 6, s. 137 ja sitä seuraavat sivut).

38. c) Tähän taloudelliseen vaatimukseen on lisättävä vielä edellä mainitut ympäristöön liittyvät perustelut. Espanjan laissa on näet vahvistettu Cíes-saarten luontotyypin suojelemiseksi turistien käyntien enimmäismäärät. Espanjan hallituksen mukaan ainoa tehokas keino valvoa näiden rajoitusten noudattamista on ollut julkisen palvelun velvoitteen käyttöönotto koko lahden osalta ja sen asettaminen yhdelle ainoalle toimijalle, jonka tehtävänä valvonta on.

39. Totean omasta puolestani heti, että olen komission kanssa samaa mieltä, kun se kiistää Espanjan hallituksen perustelujen paikkansapitävyyden seuraavasti: a) Vigon lahden kaupunkeja ei voida rinnastaa saariin julkisen palvelun velvoitteita asetettaessa, b) tässä tapauksessa ei ole osoitettu taloudellisia vaatimuksia, joiden vuoksi tällaiset velvoitteet olisivat perusteltavissa asetuksessa säädettyjen lisänä, ja c) esitetyt ympäristöön liittyvät vaatimukset eivät edellytä tällaisten velvoitteiden asettamista.

40. a) Kun kyseessä on lahden kaupunkien rinnastaminen saariin, yhdyn periaatetasolla Espanjan hallituksen väitteeseen, jonka mukaan mahdollisuus asettaa julkisen palvelun velvoitteita (mikä 4 artiklan 1 kohdan mukaan koskee vain "säännöllistä liikennettä saariin, saarille ja saarien välillä") voidaan ulottaa myös liikenteeseen sellaisista kaupungeista, sellaisten kaupunkien välillä ja

sellaisiin kaupunkeihin, jotka sijaitsevat pitkien vuonojen tai jokien suistojen rannoilla ja joilla ei ole suoria tieyhteyksiä. [14]

41. Vaikuttaa näet siltä, että nämä kaupungit ovat saarten tilannetta vastaavassa tilanteessa. Kuten saarille, myös näihin kaupunkeihin päästään ainoastaan meriteitse. Myös näiden osalta on siis taattava "riittävät säännölliset liikennepalvelut" meritse alueille, joille ei muutoin olisi pääsyä, sillä tämä seikka on asetuksen mukaan ainoa peruste "julkisen palvelun käsitteen käyttöönotolle" (vrt. johdanto-osan yhdeksäs perustelukappale).

42. Oleellinen seikka on se, että mielestäni nyt käsiteltävän asian kohteena oleva tilanne ei ole rinnastettavissa edellä mainittuihin tilanteisiin, joihin 4 artiklan 1 kohdan soveltamisala voidaan analogisesti ulottaa.

14 - Myös komissio on hyväksynyt tämän näkemyksen tiedonannossaan Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle - komission tulkinta palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteen soveltamisesta meriliikenteeseen jäsenvaltioissa (meriliikenteen kabotaasi) annetusta neuvoston asetuksesta (ETY) N:o 3577/92 (KOM(2003) 595 lopullinen). Kyseisessä tiedonannossa muistutetaan näet aluksi siitä, että "asetuksen 4 artiklan 1 kohdan mukaan julkisen palvelun liikennettä voidaan harjoittaa vain reiteillä saariin, saarilta ja saarien välillä", minkä jälkeen komissio toteaa, että "pitkät jokisuistot tai vuonot, joiden vuoksi joudutaan tekemään yli 100 kilometrin ylimääräinen matka teitse, voidaan katsoa saariksi tässä jaksossa tarkoitetuissa yhteyksissä, koska ne voivat aiheuttaa samanlaisia ongelmia taajamien eristäytyneisyyden vuoksi".

43. Kuten asiakirja-aineistoon liitetyistä asiakirjoista näet ilmenee, sen lisäksi että Vigon, Cangasin ja Moanan kaupungeilla on yhteydet merelle, myös tie- ja moottoritieverkosto yhdistää niitä suoraan, ja sen avulla matkanteko autolla tai linja-autolla on vaivatonta. Kuten Espanjan hallitus väittää, nopein ja taloudellisin keino ylittää lahti on tosin laiva. [15] Tärkeää ei ole kuitenkaan arvioida sitä, onko meriliikenne vai tieliikenne mukavampi matkustusmuoto, vaan pikemminkin selvittää se, ovatko kyseiset kaupungit vastaavanlaisessa tilanteessa kuin saaret ja voidaanko niille tämän vuoksi myöntää samanlainen erityiskohtelu kuin saarille.

44. Kuten olen todennut, vaikuttaa siltä, että Vigon lahden kaupungit ovat selvästi eri tilanteessa, koska niille päästään helposti sekä meriteitse aluksella että maanteitse olemassa olevia suoria tieyhteyksiä käyttäen.

45. Tästä syystä katson, että 4 artiklassa säädettyä järjestelyä ei voida ulottaa näihin kaupunkeihin suuntautuviin reitteihin, koska

15 - Asiakirja-aineistosta ja edellä alaviitteessä 13 mainitusta Espanjan hallituksen oikeudenkäyntiä edeltävässä vaiheessa esittämästä tutkimuksesta ilmenee, että Vigoon pääsee Cangasista ja Moanasta i) meriteitse, jolloin matkan pituus aluksella on noin 6 km, matka kestää keskimäärin 20 minuutia ja maksaa 1,75 euroa; ii) moottoritietä, jolloin matkan pituus on 20–25 km, matka kestää 32 minuuttia ja maksaa 6 euroa (autolla) tai 2,30 euroa (bussilla); ja iii) maantietä, jolloin matkan pituus on noin 59 km.

sen lisäksi että tämä olisi kyseisen säännöksen sanamuodon vastaista, se ei ole perusteltavissa myöskään sillä tavoitellun erityisen päämäärän valossa.

46. Kuten edellä on kuitenkin todettu, Espanjan hallitus esittää muitakin taloudellisia ja ympäristöön liittyviä perusteluja, joiden perusteella Vigon lahdella olemassa olevien julkisen palvelun velvoitteiden käyttöönotto olisi sen mielestä perusteltavissa siinäkin tapauksessa, että kyseessä ei ole asetuksessa tarkasteltu tilanne.

47. Vaikuttaa siltä, että tällaiset syyt eivät ole peruste soveltaa yleisesti 4 artiklan järjestelyä, joka koskee vain tarkasti yksilöityjä tapauksia. Sen lisäksi, että tälle ei saada tukea asetuksen sanamuodosta, tällainen laajentaminen merkitsisi tasapainon muutosta palvelujen vapaan tarjoamisen periaatteen ja riittävien meriliikennepalvelujen varmistamisen tarpeen välillä. Viimeksi mainitun tarpeen vuoksi yhteisön lainsäätäjä on hyväksynyt julkisen palvelun velvoitteiden asettamisen, mutta ainoastaan erityistapauksissa (saaret ja vastaavat tilanteet), joissa ne ovat ehdottoman välttämättömiä.

48. Todettakoon lisäksi, että Espanjan hallituksen muut perustelut eivät ole vakuuttavia.

49. b) Erityisesti edellä mainittujen taloudellisten vaatimusten osalta vaikuttaa siltä, että Espanjan hallitus ei ole osoittanut, että matkustajaliikennepalvelut lahden rantojen välillä eivät olisi riittävän kannattavia ja että niiden osalta pitäisi siis tehdä julkinen käyttöoikeussopimus yhden ainoan toimijan kanssa. Espanjan hallitus on itse myöntänyt, että tätä tarkoitusta varten laadittu tutkimus (ks. edellä 37 kohta) perustui epätäydellisiin tietoihin. [16] Lisäksi sen kirjelmissä on useaan kertaan todettu, että liikenne on kyseisillä reiteillä erityisen tiheää, minkä perusteella voitaisiin pikemminkin päätellä, että näillä reiteillä voidaan todellisuudessa harjoittaa kannattavaa toimintaa. [17]

50. c) Ympäristön asettamien vaatimusten osalta Espanja on väittänyt, että julkisen palvelun velvoitteiden käyttöönotto Vigon lahdella olisi perusteltavissa tarpeella taata niiden Cíes-saarille pääsyä koskevien rajoitusten noudattaminen, jotka on vahvistettu Espanjan lainsäädännössä niiden luontotyypin suojelemiseksi. Olen kuitenkin komission kanssa samaa mieltä siitä, että kaikista tällaisen valvonnan toteuttamiseksi käytettävissä olevista keinoista Espanjan valitsema (20 vuoden yksinoikeussopimuksen tekeminen yhden ainoan toimijan kanssa lahden kaiken matkustajaliikenteen osalta) on ehdottomasti kaikkein rajoittavin ja että samaa valvontaa kyettäisiin helposti harjoittamaan myös muilla keinoin järjestelmässä,

16 – Ks. Espanjan hallituksen vastauskirjelmän 20 ja 70 kohta sekä tutkimuksen s. 4 (komission kanteen liitteiden s. 143).

17 – Matkustajaliikenne on 1 300 000 yksikköä vuodessa.

joka olisi avoin useammille toimijoille, kuten esimerkiksi ottamalla käyttöön varausjärjestelmä ja myymällä pääsylippuja käytettävissä oleva määrä.

Espanjan hallitus on vastauskirjelmässään kuitenkin todennut, että riidanalainen peruste on poistettu 23.12.2003 annetulla lailla nro 9/2003.

51. Edellä esitetyistä syistä ehdotan näin ollen, että komission toinen väite hyväksytään.

ii) Syrjivän perusteen käyttäminen julkista palvelua koskevaa yksinoikeussopimusta tehtäessä (ensimmäisen väitteen toinen osa)

54. Viimeksi mainitun seikan osalta muistutettakoon ainoastaan siitä, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan on katsottu, että "kun arvioidaan sitä, onko jäsenvaltio jättänyt noudattamatta jäsenyysvelvoitteitaan, on otettava huomioon jäsenvaltion tilanne sellaisena kuin se oli perustellussa lausunnossa asetetun määräajan päättyessä". [18] Nyt käsiteltävän asian kannalta ei näin ollen voida ottaa huomioon viimeksi mainittua lakia, koska sillä on kumottu komission riitauttama säännös vasta määräajan päättymisen jälkeen.

52. Komissio katsoo Espanjan rikkoneen asetuksen 1 ja 4 artiklaa myös sen vuoksi, että laissa nro 4/1999 käytetään Vigon lahden julkisen palvelun konsessionhaltijan valinnan osalta perustetta, joka koskee lahden matkustajaliikenteestä saatua kokemusta, mikä aiheuttaa selvästi sen vaaran, että yhteisön toimijoita syrjitään alueella jo toimivien eduksi.

55. Asiakysymyksen osalta muistutettakoon, että asetuksen N:o 3577/92 4 artiklan 2 kohdassa säädetään, että "kun jäsenvaltio tekee sopimuksia julkisesta palvelusta tai asettaa julkisen palvelun velvoitteita, tämä on tehtävä syrjimättä ketään yhteisön laivanvarustajaa".

53. Espanjan hallitus puolustautuu tässä yhteydessä väittämällä, että tämä peruste ei ole ollut ratkaiseva varsinaista toimijaa valittaessa, koska tämän kanssa olisi tehty palvelusopimus tarjouskilpailussa myös jo laissa mainittujen muiden perusteiden nojalla.

56. Kuten komissio on korostanut, nimenomaan vaatimus, joka koskee Vigon lahdelta saatua kokemusta, vaikuttaa sitä vastoin

18 - Ks. erityisesti asia C-147/00, komissio v. Ranska, tuomio 15.3.2001 (Kok. 2001, s. I-2387, 26 kohta); asia C-173/01, komissio v. Kreikka, tuomio 4.7.2002 (Kok. 2002, s. I-6129, 7 kohta) ja asia C-114/02, komissio v. Ranska, tuomio 10.4.2003 (Kok. 2003, s. I-3783, 9 kohta).

syrjivältä, koska sen voivat täyttää ainoastaan laivanvarustajat, jotka ovat jo toimineet kyseisellä lahdella, eivätkä myös muut yhteisön laivanvarustajat.

57. Myöskään sillä ei ole merkitystä, että kyseinen peruste ei ole ollut ratkaiseva kyseistä palvelua koskevia sopimuksia tehtäessä eikä siitä ole konkreettisesti aiheutunut vahinkoa muille toimijoille. Koska näet "jäsenvaltion jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättämisen toteaminen ei edellytä sitä, että tästä laiminlyönnistä todettaisiin aiheutuneen vahinkoa", jäsenyysvelvoitteitaan noudattamatta jättänyt valtio ei voi perustella sitä – Espanjan tavoin – vetoamalla siihen, että oikeussääntöjen rikkomisesta ei ole aiheutunut mitään vahinkoa yksityisille eikä muille jäsenvaltioille. [19]

58. Edellä esitetyistä syistä katson, että ensimmäisen väitteen toinen osa on hyväksyttävä.

iii) Julkista palvelua koskevan yksinoikeussopimuksen liian pitkä kesto

59. Komissio katsoo lopuksi Espanjan rikkoneen asetuksen 1 ja 4 artiklaa, koska Vigon lahdella meritse tapahtuvan matkustajaliikenteen palvelua koskevien yksinoikeussopimusten kesto (20 vuotta, jatkettavissa vielä 10 vuodella) on ollut liian pitkä, jolloin kabotaasipalvelujen vapaa tarjoaminen on halvaantunut täysin koko kyseisen ajanjakson ajaksi tällä lahdella.

60. Espanjan hallitus kiistää väitteen oikeellisuuden ja väittää, että sopimuksen kesto on perusteltavissa tarpeella saada kuoletetuksi merkittävät investoinnit, joita konsessionhaltijan on tehtävä tarjotakseen kyseistä palvelua, erityisesti investoinnit, jotka liittyvät alusten hankkimiseen lahdella käytettäviksi.

61. Tämä väite ei ole mielestäni kuitenkaan vakuuttava.

62. Pitää paikkansa, että asetuksessa ei vahvisteta julkista kabotaasipalvelua koskevalle käyttöoikeussopimukselle mitään enimmäiskestoa. Tämä ei kuitenkaan merkitse sitä, että jäsenvaltioilla olisi tältä osin ehdoton harkintavalta ja että ne kykenisivät sen vuoksi vahvistamaan tällaisten sopimusten keston haluamallaan tavalla. Asetuksen 1 ja 4 artiklan systemaattisen tulkinnan perusteella voidaan päinvastoin päätellä, että tätä koskevia rajoituksia on olemassa.

63. Muistutettakoon tässä yhteydessä, että kuten yhteisöjen tuomioistuin on todennut asiassa Analir antamassaan tuomiossa, [20] julkisen palvelun velvoitteiden asettamisella

19 – Ks. vastaavasti asia C-263/93, komissio v. Belgia, tuomio 18.12.1997 (Kok. 1997, s. I-7453, 30 kohta) ja asia C-175/97, komissio v. Ranska, tuomio 5.3.1998 (Kok. 1998, s. I-963, 14 kohta).

20 – Asia C-205/99, Analir, tuomio 20.2.2001 (Kok. 2001, s. I-1271).

rajoitetaan palvelujen vapaan tarjoamisen yleisperiaatetta, jota tavoitellaan merikabotaasin alalla 1 artiklalla. Tästä seuraa, että tämän palvelun valtiollisen sääntelemisen on oltava perusteltavissa tavoitteella taata riittävät meriliikennepalvelut alueille, joille ei muutoin olisi pääsyä, minkä lisäksi sen yhteydessä on noudatettava myös suhteellisuusperiaatetta, joten sillä ei saa ylittää sitä, mikä on "tarpeen ja oikeassa suhteessa" kyseisen tavoitteen saavuttamiseksi. [21]

64. Vaikuttaa siltä, että lailla nro 4/1999 on ylitetty nämä rajat.

Asetuksen 7 artiklan rikkominen

65. Vaikka näet haluttaisiin hyväksyä se, että riittävien liikennepalvelujen suorittaminen Vigon lahdella edellyttää poikkeuksellisia investointeja (erityisesti asianmukaisin rakentein varustettujen alusten hankintaa), jotka puolestaan edellyttävät pitkiä kuoletuskausia, katson, että tämän palvelun tarjoaminen kyetään kuitenkin takaamaan vähemmän rajoittavin toimenpitein kuin 20 vuoden käyttöoikeussopimuksella (varsinkaan yksinoikeussopimuksella), ja tällaisia toimenpiteitä voisivat olla esimerkiksi uusille palvelunsuorittajille asetettava velvoite ostaa tai vuokrata aikaisemman toimijan käyttämät alukset. [22]

21 - Em. asiassa Analir annetun tuomion 25 kohta. Ks. vastaavasti myös asia C-76/90, Säger, tuomio 25.7.1991 (Kok. 1991, s. I-4221, 15 kohta); asia C-19/92, Kraus, tuomio 31.3.1993 (Kok. 1993, s. I-1663, Kok. Ep. XIV, s. I-177, 32 kohta); asia C-55/94, Gebhard, tuomio 30.11.1995 (Kok. 1995, s. I-4165, 37 kohta) ja asia C-272/94, Guiot, tuomio 28.3.1996 (Kok. 1996, s. I-1905, 11 ja 13 kohta).

22 - Ks. vastaavasti edellä alaviitteessä 14 mainitun komission tiedonannon 5.3.2.1 kohta.

66. Tästä syystä ehdotan, että myös komission ensimmäisen väitteen ensimmäinen osa hyväksytään.

67. Edellä esitetyn perusteella katson Espanjan rikkoneen asetuksen 1 ja 4 artiklaa, joten sekä komission ensimmäinen että sen toinen väite on hyväksyttävä.

68. Komission kolmannen väitteen mukaan Espanja on rikkonut 7 artiklaa siltä osin kuin se on kyseisen säännöksen vastaisesti ottanut lailla nro 4/1999 käyttöön rajoittavampia sääntöjä kuin ne, joita sovellettiin ennen asetuksen voimaantuloa (1.1.1993).

69. Aluksi on korostettava, että koska olen jo ehdottanut, että kyseiset säännökset on todettava asetuksen 1 ja 4 artiklan vastaisiksi, tätä väitettä ei olisi tarpeen tutkia, varsinkaan sen vuoksi, että Espanjan hallitus ei ole kiistänyt sen oikeellisuutta. Tutkin myös sen, jotta tutkimus olisi täydellinen.

70. Kuten edellä on todettu, Espanja myöntää, että lailla nro 4/1999 on säännelty merikabotaasipalvelujen suorittamista Vigon lahdella rajoittavammin kuin aikaisemmalla 11.6.1984 tehdyllä päätöksellä. Se näet myöntää, että toisin kuin laissa nro 4/1999, kyseisessä päätöksessä ei määrätty kyseisten palvelujen suorittamista koskevasta yksinoikeudesta vaan asetettiin niiden suorittamisen edellytykseksi ainoastaan luvan saaminen 10 vuodeksi (eikä 20 vuodeksi), mitä aikaa voitiin jatkaa.

71. Edellä esitetystä huolimatta pohdin kuitenkin, ansaitseeko komission väite tulla hyväksytyksi.

72. Komissio vetoaa näkemyksensä tueksi asetuksen 7 artiklaan, jossa säädetään ainoastaan, että "perustamissopimuksen 62 artiklaa sovelletaan asioihin, joita tämä asetus koskee". Kyseisessä määräyksessä määrättiin puolestaan, että "ellei tässä sopimuksessa toisin määrätä, jäsenvaltiot eivät kohdista uusia rajoituksia siihen palvelujen tarjoamisen vapauteen, joka on tosiasiallisesti saavutettu tämän sopimuksen tullessa voimaan".

73. Komissio on asetuksen N:o 3577/92 tulkinnasta antamassaan tiedonannossa muistuttanut, että perustamissopimuksen määräys, johon 7 artiklassa viitataan, on kumottu Amsterdamin sopimuksella. Se katsoo kuitenkin, että "asetuksen 7 artiklassa esitetty vallitsevan tilanteen säilyttävä lauseke (standstill-lauseke) on [edelleen] voimassa". [23] Komissio on korostanut tätä näkemystä istunnossa.

74. Sen perusteltavuus on mielestäni kuitenkin kiistanalainen, vaikka jätettäisiin huomiotta keskustelu vaikutuksista, joita perustamissopimuksen 62 artiklan kumoamisella voi tältä osin olla. Mikäli näet määräyksen kumoaminen haluttaisiin jättää huomiotta ja väittää, että määräyksen taustalla oleva periaate on voimassa sen kumoamisen jälkeenkin, sovelletaan mielestäni erilaista näkemystä.

75. Vaikuttaa näet siltä, että ns. standstill-lausekkeilla on merkitystä silloin kun vähittäisen vapauttamisen yhteydessä jäsenvaltioille annetaan mahdollisuus pitää olemassa olevat rajoitukset voimassa siirtymäkauden ajan; tähän mahdollisuuteen liittyy näet usein ankara kielto ottaa käyttöön uusia rajoituksia (juuri tämä on ns. standstill-velvoite). [24]

23 – Ks. edellä alaviitteessä 14 mainitun komission tiedonannon 2.1 kohta.

24 – Ennen Amsterdamin sopimusta esimerkiksi perustamissopimuksen 59 artiklassa määrättiin ainoastaan, että "jäljempänä olevien määräysten mukaisesti *siirtymäkauden aikana* poistetaan *asteittain* rajoitukset, jotka koskevat muuhun yhteisön valtioon kuin palvelujen vastaanottajan valtioon sijoittautuneen jäsenvaltion kansalaisen vapautta tarjota palveluja yhteisössä" (kursivointi tässä). Tässä yhteydessä 62 artiklassa määrättiin, että "ellei tässä sopimuksessa toisin määrätä, jäsenvaltiot eivät kohdista *uusia* rajoituksia siihen palvelujen tarjoamisen vapauteen, joka on tosiasiallisesti saavutettu tämän sopimuksen tullessa voimaan" (kursivointi tässä).

76. Toisin on todettava sitä vastoin silloin, jos alalla annetaan täsmälliset lainsäädännölliset puitteet (kuten nyttemmin palvelujen vapaan tarjoamisen alalla EY 49–EY 55 artiklassa ja nimenomaan merikabotaasin alalla asetuksessa [25]), joissa täsmennetään, mitkä rajoitukset ovat kiellettyjä ja mitkä sallittuja. Niissä tapauksissa vaikuttaa siltä, että edellä mainitut lausekkeet menettävät tehtävänsä, eikä niiden voimassaololle ole siis syytä, koska asiaan sovellettavan kansallisen lainsäädännön hyväksyttävyyttä ei enää arvioida aikaisemmin voimassa olleen tilanteen mukaan vaan sen tilalle tulleen yhteisön lainsäädännön mukaan.

77. Selvennän asiaa siten, että Espanjan ei voida nyt käsiteltävässä asiassa katsoa rikkoneen asetuksen 7 artiklaa, jolla ei ole kabotaasilainsäädännön voimaantulon jälkeen enää merkitystä; voidaan kuitenkin katsoa, että sen asettamat julkisen palvelun velvoitteet ovat ristiriidassa asetuksen 1 ja 4 artiklassa vahvistettujen edellytysten kanssa, riippumatta siitä, ovatko ne rajoittavampia kuin aikaisempi lainsäädäntö.

78. Tästä syystä ja nimenomaan tämän erityisen seikan vuoksi katson, että nyt käsiteltävää väitettä ei voida hyväksyä.

25 – Asetuksen mukaista järjestelyä sovelletaan 1.1.1999 lähtien kaikkiin merikabotaasipalveluihin kaikissa jäsenvaltioissa, ainoana poikkeuksena Kreikka, jossa täydellinen vapauttaminen toteutetaan vasta 1.1.2004 lähtien (ks. 6 artikla).

Asetuksen 9 artiklan rikkominen

79. Komissio katsoo neljännessä väitteessään Espanjan rikkoneen asetuksen N:o 3577/92 9 artiklaa, kun se ei ole kuullut komissiota ennen lain nro 4/1999 antamista.

80. Kyseisessä säännöksessä edellytetään jäsenvaltioiden kuulevan komissiota ennen asetuksen täytäntöönpanon edellyttämien lakien, asetusten tai hallinnollisten määräysten antamista ja ilmoittavan komissiolle kaikista näin toteutetuista toimenpiteistä.

81. Espanjan hallitus on puolustautunut tältä osin ainoastaan vetoamalla siihen, ettei asetusta eikä siten myöskään 9 artiklaa voida soveltaa Vigon lahdella suoritettaviin liikennepalveluihin.

82. Kuten edellä on todettu (ks. 18 kohta ja sitä seuraavat kohdat), katson, että asetusta N:o 3577/92 sovelletaan kyseisiin palveluihin, joten tästä seuraa, että Espanjan olisi pitänyt kuulla komissiota ennen lain nro 4/1999 hyväksymistä. Koska se ei ole menetellyt näin, se on rikkonut asetuksen 9 artiklaa.

83. Katson siis, että tämä viimeinen väite on hyväksyttävä.

IV Oikeudenkäyntikulut

84. Yhteisöjen tuomioistuimen työjärjestyksen 69 artiklan 2 kohdan mukaan asianosainen, joka häviää asian, on velvoitettava korvaamaan oikeudenkäyntikulut, jos vastapuoli on sitä vaatinut. Koska komissio on vaatinut Espanjan kuningaskunnan velvoittamista korvaamaan oikeudenkäyntikulut ja tämä on hävinnyt asian olennaisilta osin, Espanjan kuningaskunta on velvoitettava korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

V Ratkaisuehdotus

85. Edellä esitetyn perusteella ehdotan, että yhteisöjen tuomioistuin ratkaisisi asian seuraavasti:

1) Espanjan kuningaskunta on rikkonut palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteen soveltamisesta meriliikenteeseen jäsenvaltioissa (meriliikenteen kabotaasi) 7 päivänä joulukuuta 1992 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3577/92 1, 4 ja 9 artiklaa, koska se on pitänyt voimassa lainsäädännön

   – jonka mukaan Vigon lahden meriliikenteen palvelut voidaan antaa yhden ainoan toimijan hoidettaviksi 20 vuoden ajaksi ja jossa sopimuksentekoperusteena pidetään liikennöintikokemusta Vigon lahdella, millä suositaan nykyistä toimijaa

   – jonka mukaan kausiluonteisiin liikennepalveluihin saariin tai säännöllisiin liikennepalveluihin mantereella olevien satamien välillä voidaan liittää julkisen palvelun velvoitteita ja

– josta ei ole missään vaiheessa kuultu komissiota ennen sen antamista.

2) Kanne hylätään muilta osin.

3) Espanjan kuningaskunta velvoitetaan korvaamaan oikeudenkäyntikulut.