ĢENERĀLADVOKĀTA ANTONIO TICANO [*ANTONIO TIZZANO*] SECINĀJUMI, sniegti 2005. gada 10. novembrī [1]

1. Šajā lietā Eiropas Kopienu Komisija vēršas pret Spānijas Karalisti sakarā ar to, ka tā nav izpildījusi pienākumus, kas izriet no 1., 4., 7. un 9. panta Padomes 1992. gada 7. decembra Regulā (EEK) Nr. 3577/92, ar ko piemēro principu, kurš paredz jūras transporta pakalpojumu sniegšanas brīvību dalībvalstīs (jūras kabotāža) [2].

I — Atbilstošās tiesību normas

Kopienu tiesiskais regulējums

2. Lai tiktu nodrošināta "ierobežojumu atcelšana jūras transporta pakalpojumu sniegšanā dalībvalstīs" (trešais apsvērums), Eiropas Savienības Padome ir pieņēmusi minēto regulu, kuras 1. panta 1. punkts paredz:

"No 1993. gada 1. janvāra uz Kopienas kuģu īpašniekiem, kuru kuģi ir reģistrēti dalībvalstī un peld ar dalībvalsts karogu, attiecas jūras transporta pakalpojumu sniegšanas brīvība dalībvalstī (jūras kabotāža), ja šie kuģi atbilst visiem kabotāžas veikšanas nosacījumiem šajā dalībvalstī [..]."

3. Turklāt regulas 2. pantā precizēts:

"Šajā regulā:

1. "Jūras transporta pakalpojumi dalībvalstī (jūras kabotāža)" ir pakalpojumi,

1 — Oriģinālvaloda — itāļu.

2 — OV L 364, 7. lpp.; turpmāk tekstā — "Regula".

kurus parasti sniedz par atlīdzību un kuri jo īpaši ietver:

a) kontinentālo kabotāžu: pasažieru vai kravu pārvadāšanu pa jūru starp ostām, kas atrodas kontinentā vai vienas un tās pašas dalībvalsts teritorijā, neiegriežoties salās;

[..]

c) salu kabotāžu: pasažieru vai kravu pārvadāšanu pa jūru starp:

— ostām, kas atrodas vienas un tās pašas dalībvalsts kontinentālajā daļā un uz vienas vai vairākām salām,

— ostām, kas atrodas uz vienas un tās pašas dalībvalsts salām.

[..]

3. "Valsts pasūtījuma līgums" ir dalībvalsts kompetento iestāžu un Kopienas kuģu īpašnieka noslēgts līgums, lai nodrošinātu sabiedrību ar attiecīgiem transporta pakalpojumiem.

[..]

4. "Valsts pasūtījuma nodrošināšanas pienākums" ir saistības, kuras attiecīgais kuģu īpašnieks neuzņemtos vai neuzņemtos tādā pašā apjomā vai ar tādiem pašiem nosacījumiem, ja viņš ņemtu vērā savas komerciālās intereses.

[..]"

4. Šajā sakarā ir jāatgādina Regulas 4. pants, kurā paredzēts:

"1. Dalībvalsts var noslēgt valsts pasūtījuma līgumus ar kuģošanas sabiedrībām vai uzlikt valsts pasūtījuma nodrošināšanas pienākumu kā nosacījumu kabotāžas pakalpojumu sniegšanai tām kuģošanas sabiedrībām, kuras piedalās regulāros reisos uz salām, no salām un starp salām.

Ja dalībvalsts noslēdz valsts pasūtījuma līgumus vai uzliek valsts pasūtījuma nodrošināšanas pienākumu, to dara, nediskriminējot nevienu Kopienas kuģu īpašnieku.

2. Uzliekot valsts pasūtījuma nodrošināšanas pienākumu, dalībvalstu prasības attiecas tikai uz apkalpojamajām ostām, sistemātiskumu, nepārtrauktību, biežumu, pārvadājumu jaudu, piemērojamajām likmēm un kuģa komandas komplektēšanu.

Attiecīgā gadījumā visiem Kopienas kuģu īpašniekiem jābūt pieejamām kompensācijām par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumu.

[..]"

5. Turklāt tās pašas regulas 7. pantā paredzēts:

"Jautājumiem, uz ko attiecas šī regula, piemēro Līguma 62. pantu [3]."

3 — EK līguma 62. pants, kurš ir atcelts ar Amsterdamas Līgumu, noteica: "Ja vien šis Līgums neparedz ko citu, dalībvalstis neievieš nekādus jaunus ierobežojumus pakalpojumu sniegšanas brīvībai, kas faktiski ir sasniegta šā Līguma spēkā stāšanās brīdī."

6. Visbeidzot, ir jācitē minētās regulas 9. pants, kas ir formulēts šādi:

"Pirms šīs regulas īstenošanai vajadzīgo normatīvo un administratīvo aktu pieņemšanas dalībvalstis apspriežas ar Komisiju. Dalībvalstis informē Komisiju par šādi pieņemtiem aktiem."

Valsts tiesiskais regulējums

7. Spānijas Galīsijas reģionā atrodas dziļš piekrastes izrobojums, tā sauktais "Vigo līcis" [*ría de Vigo*]. Tā dienvidu krastā atrodas Vigo [*Vigo*] pilsēta, bet ziemeļu krastā — Kangasas [*Cangas*] un Moanjas [*Moaña*] pilsētas. Tieši iepretim ieejai Vigo līcī atrodas arī divas salas, kuras sauc par Siesas salām (*islas Cíes*).

8. Sākotnēji jūras transporta pakalpojumu sniegšanu Vigo līcī noteica Galīsijas Autonomās kopienas 1984. gada 11. jūnija lēmums. Ciktāl tas attiecas uz šo lietu, ir jāatgādina, ka minētais lēmums izvirzīja prasību regulāro pasažieru un preču jūras transporta pakalpojumu sniegšanai starp Vigo un Kangasu un starp Vigo un Moanju saņemt no Preču flotes ģenerāldirekcijas desmit gadus derīgu, pagarināmu atļauju.

9. Tiesību akti gadu gaitā ir vairākkārtīgi mainījušies, un pašlaik šos pašus pakalpojumus reglamentē Galīsijas Autonomās kopienas 1999. gada 9. aprīļa likums 4/1999 (turpmāk tekstā — "Likums 4/1999") [4], kurš noteic, ka pasažieru jūras pārvadājumi Vigo līcī ir Galīsijas reģiona valdības pārvaldījumā esoši sabiedriskā transporta pakalpojumi.

10. Šī likuma 1. pants, konkrētāk, ir šāds:

"1. Pasažieru jūras pārvadājumi Vigo estuārā ir atzīti par Galīsijas reģiona valdības pārvaldījumā esošiem sabiedriskā transporta pakalpojumiem.

2. Sabiedriskā transporta pakalpojumi no jebkura Vigo estuāra punkta vienlaicīgi nodrošina regulāru satiksmi starp estuāra krastiem un sezonāla rakstura tūristu pārvadājumus no Siesas salām vai uz tām [5]."

11. Atbilstoši šī likuma 2. panta 2. un 3. punktam Galīsijas reģiona valdība nodod jūras transporta pakalpojumus Vigo līcī vienam uzņēmējam, piešķirot tam administratīvu koncesiju uz divdesmit gadiem, ko var pagarināt vēl vismaz par desmit gadiem.

12. 3. pants turklāt paredz, ka minētā koncesija tiks piešķirta atklātā konkursā un ka līdzās citiem kritērijiem tiks ņemta vērā pieredze, ko uzņēmējs guvis, veicot pārvadājumus Vigo līcī.

II — Fakti un tiesvedība

13. Saņēmusi vairākas privātpersonu sūdzības, kurās izteikti iebildumi, ka Spānijas tiesiskais regulējums attiecībā uz jūras kabotāžas pakalpojumiem Vigo līcī nav saderīgs ar Regulu, Komisija 2000. gada 19. jūlijā nosūtīja Spānijas Karalistei brīdinājuma vēstuli un pēc tam, 2001. gada 7. maijā — argumentētu atzinumu.

14. Tā kā Komisiju neapmierināja atbilde, ko Spānijas valdība sniedza šajā jautājumā, tad

4 — *BOE* Nr. 18, 1999. gada 18. maijs, 18552. lpp.

5 — Neoficiāls tulkojums.

2003. gada 22. jūnijā Komisija cēla šo prasību, ar kuru tā lūdz Tiesai atzīt, ka:

Spānijas Karaliste ir pārkāpusi Regulas 1., 4., 7. un 9. pantu un nav izpildījusi pienākumus, kas tai uzlikti ar šo regulu un EK līgumu.

atstājot spēkā tiesību aktus:

— kas ļauj piešķirt koncesiju jūras pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai Vigo estuārā vienam uzņēmējam uz divdesmit gadu ilgu laiku posmu, kuras piešķiršanas kritērijs ir pieredze, kas gūta, veicot pārvadājumus Vigo estuārā, kas attiecīgi ir labvēlīgāks nosacījums jau esošajam uzņēmējam;

— kas ļauj attiecināt sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumus uz sezonas pārvadājumiem uz salām vai no salām, vai arī regulārajiem transporta pakalpojumiem starp kontinentālajām ostām;

— kas ļauj ieviest sistēmu, kas ir stingrāka par sistēmu, kāda bija piemērojama Regulas spēkā stāšanās dienā (1993. gada janvārī), šajā gadījumā — 1984. gada 11. jūnija lēmums;

— par kuriem pirms pieņemšanas nav notikušas apspriedes ar Komisiju,

III — Juridiskā analīze

Par Regulas piemērojamību

15. Pilnībā noraidot Komisijas iebildumus, Spānijas valdība apstrīd, pirmkārt, pašas Regulas piemērojamību pārvadājumiem Vigo līcī. Pēc Spānijas valdības uzskatiem Regula nodrošina "jūras kabotāžas" pakalpojumu sniegšanas brīvību, t.i., kā izriet no tās 2. panta, — brīvību sniegt preču un pasažieru transporta pakalpojumus, ko veic "pa jūru" un "starp ostām". Pārvadājumi, par ko ir šī lieta, tieši pretēji — netiek veikti ne "pa jūru", ne arī "starp ostām".

16. Tie nevar tikt kvalificēti kā pārvadājumi "pa jūru", jo Regulā tie ir attiecināti tikai uz pakalpojumiem, kas sniegti "teritoriālajos ūdeņos", t.i., jūras rajonā, kas plešas 12 jūdzes aiz "teritoriālo ūdeņu bāzes līnijas"; toties Regulā nemaz nav norādīts uz sniegtiem pakalpojumiem tādos jūras rajonos kā līči, fjordi vai tādā vietā kā Vigo līcis (jūras ieskauta upes grīva), kas atrodas minētās

līnijas iekšienē un kuras saskaņā ar Montegobejas Konvenciju [6] var aplūkot kā "iekšējos ūdeņus". Tāpat saskaņā ar Spānijas valdības viedokli ir loģiski, ka ar Regulu nav pausta vēlme liberalizēt pārvadājumus šajos ūdeņos, jo runa ir par ļoti ierobežotu telpu, kurā nav iespējams nodrošināt intensīvu, ar tirgus liberalizāciju saistītu jūras satiksmi.

17. Spānijas valdība arī uzskata, ka pārvadājumus Vigo līcī nevar uzskatīt par transporta pakalpojumiem "starp ostām". Tie noteikti tādi nevar būt attiecībā uz satiksmi, kas tiek nodrošināta starp līča krastiem (Vigo, Kangasu un Moanju), kura saskaņā ar Spānijas tiesībām [7] ir vienīgā ostas rajona, kuru pārvalda Vigo ostas institūcija, pakļautībā ("Vigo ostas pakalpojumu rajons"). Arī sniegtie transporta pakalpojumi uz Siesas salām, kurās nav īstu "ostu", ar ko saprot jūras transporta struktūru, kura apgādāta ar attiecīgu izmēru iekārtām, platībām un infrastruktūru, neatbilst šai kategorijai, jo tajās ir tikai neliels muliņš, kas paredzēts ierobežota skaita pasažieru izkāpšanai un kuru būtībā pārvalda Vigo ostas institūcija.

18. Manuprāt, šiem argumentiem nevar piekrist.

19. Vispirms atgādināšu, ka Regula garantē "jūras transporta pakalpojumu sniegšanas brīvību dalībvalstī" ("jūras kabotāžu"), ieskaitot "kontinentālo kabotāžu" un "salu kabotāžu" (1. pants).

20. Saskaņā ar Regulas 2. pantu "kontinentālā kabotāža" ir "pasažieru vai kravu pārvadāšana pa jūru starp ostām, kas atrodas kontinentā vai vienas un tās pašas dalībvalsts teritorijā [kas atrodas vienas dalībvalsts kontinentālajā daļā vai tās galvenajā teritorijā] [..]", bet "salu kabotāža" ir "pasažieru vai kravu pārvadāšana pa jūru starp [..] ostām, kas atrodas vienas un tās pašas dalībvalsts kontinentālajā daļā un uz vienas vai vairākām salām [..]" vai starp "ostām, kas atrodas uz vienas un tās pašas dalībvalsts salām [..]".

21. Atbilstoši šim pieņēmumam uzreiz varu teikt, ka, manuprāt, Komisijai ir taisnība, kad tā apliecina, ka Vigo līcī veiktie transporta pakalpojumi ir "jūras kabotāžas" pakalpojumi, t.i., transporta pakalpojumi, kurus veic "pa jūru". Nav nekādu šaubu, ka Vigo līča ūdeņi ir jūras ūdeņi, un attiecībā uz iepriekš minētajiem nosacījumiem ar to pietiek, lai uzskatītu, ka tajā sniegtos pārvadājumus veic "pa jūru".

6 — Šajā sakarā Spānijas valdība norāda uz 8. panta 1. punktu Apvienoto Nāciju Organizācijas 1982. gada 10. decembra Jūras tiesību konvencijā (Montegobejas Konvencijā), kas ratificēta 1996. gada 20. decembrī (*BOE* Nr. 39, 1997. gada 14. februāris, 4966. lpp.).

7 — Ministrijas 1966. gada 23. decembra dekrēts (*BOE*, 1967. gada 23. janvāris).

22. Šajā sakarā nav nozīmes tam, ka no starptautisko tiesību viedokļa šie ūdeņi netiktu kvalificēti kā "teritoriālie ūdeņi", bet drīzāk gan kā "iekšējie ūdeņi". Montegobejas Konvencijas atzītā iespēja valstīm novilkt teritoriālo ūdeņu iekšējo robežu (tā saukto bāzes līniju), savienojot līča dabiskās ieejas punktus, un tādējādi pievienot šos ūdeņus iekšējiem ūdeņiem [8] ir atbilstīga vienīgi, lai noteiktu krasta valsts pilnvaras, kuras iekšējos ūdeņos, protams, ir daudz lielākas nekā teritoriālajos ūdeņos [9]. Tādai iespējai (un attiecīgajai atšķirībai starp teritoriālajiem un iekšējiem ūdeņiem) savukārt nav nekādas nozīmes Regulas noteiktajā sistēmā, jo, kā jau minēts, tās mērķis ir pavisam cits — nodrošināt "jūras transporta pakalpojumu sniegšanas brīvību" (1. pants). Tāpēc ir loģiski, ka minētajā regulā šī atšķirība nav ņemta vērā.

23. Tātad šajā sakarā Spānijas valdības apgalvojumam nav tekstuāla pamatojuma. No otras puses, tas ir pilnīgi pretējs Regulas izvirzītajam mērķim. Ja fjordu jūras ūdeņus, estuārus un līčus vispār varētu izslēgt no Regulas piemērošanas jomas, būtu iespējams, ka pārvadājumu liberalizācija neattiektos uz tādiem jūras ūdeņiem kā Vigo līcis, kuros jūras satiksme ir īpaši intensīva un kuros ir vēl jo svarīgāk novērst nepamatotus ierobežojumus, kas apdraud godīgu konkurenci [10].

24. Man šķiet arī, ka Spānijas valdības paustā doma, ka Vigo līcī nodrošinātā satiksme nav uzskatāma par transporta pakalpojumiem "starp ostām", pamatojoties uz to, ka līcī esošā infrastruktūra saskaņā ar valsts tiesību aktiem atbilst vienīgās ostas zonai un ka Siesas salās esošā infrastruktūra ir neliela, kas būtiski ierobežo tās uzņemšanas iespējas, nav pamatota.

25. Šajā sakarā jānorāda, ka Regulā nav definēts jēdziens "osta". Bet, tā kā šis jēdziens Regulā ir iekļauts, tas katrā ziņā ir Kopienu tiesību jēdziens. Pašu šo jēdzienu nav iespējams definēt, pamatojoties uz valsts tiesību aktu normām, jo Regulā nav īpašas norādes uz Kopienu dalībvalstu tiesībām. Tieši otrādi, atbilstoši pastāvīgajai Kopienu judikatūrai ir jārod "autonoma un visaptveroša interpretācija", kurā ir ņemti vērā regulējuma, kurā

8 — Skat. Montegobejas Konvencijas 10. panta 4. un 5. punktu.

9 — Tikai teritoriālajos un nevis iekšējos ūdeņos ārvalstu kuģiem piemīt "mierīgas caurbraukšanas tiesības" (iepriekš minētās konvencijas 17. un turpmākie panti); turklāt vienīgi teritoriālajos ūdeņos piekrastes valsts var īstenot jurisdikciju krimināllietās attiecībā uz faktiem, kas pilnībā notikuši uz ārvalsts kuģa (šis konvencijas 27. pants).

10 — Vairākos savu apsvērumu punktos Spānijas valdība ir apgalvojusi, ka Vigo osta ir Galīsijas nozīmīgākā osta satiksmes un apgrozījuma ziņā un ka katru gadu vairāk nekā 1 300 000 pasažieru izmanto jūras transporta pakalpojumus Vigo līcī (skat. iebildumu raksta 7. un 56.c punktu).

iekļauts apstrīdētais jēdziens, "pieņemšanas apstākļi" un "izvirzītais mērķis" [11].

26. Man šķiet, ka no Regulas pieņemšanas apstākļiem un mērķiem precīzi izriet, ka, šajā regulā "osta" ir jebkura infrastruktūra, kura neatkarīgi no lieluma ļauj nodrošināt tādu preču iekraušanu un izkraušanu vai tādu pasažieru iekāpšanu un izkāpšanu, kurus pārvadā pa jūru. Šajā sakarā vēlos uzsvērt, ka jēdziens "osta" Regulā ir izmantots, definējot ("kontinentālo" un "salu") kabotāžu, un ka pēdējā minētā ir konkrēti definēta kā pakalpojums saistībā ar "pasažieru un kravu pārvadāšanu", ko veic "starp ostām" (2. panta a) un b) punkts).

27. Pretēji Spānijas valdības paustajam viedoklim, aplūkojot attiecīgo jēdzienu, noteicošais ir nevis infrastruktūras lielums, bet drīzāk gan tās funkcijas, konkrēti — tās iespējas nodrošināt pa jūru pārvadāto preču iekraušanu un izkraušanu, kā arī pa jūru pārvadāto pasažieru iekāpšanu un izkāpšanu.

11 — Skat. 1984. gada 18. janvāra spriedumu lietā 327/82 *Ekro* (*Recueil*, 107. lpp., 11. punkts), 2000. gada 19. septembra spriedumu lietā C-287/98 *Linster* (*Recueil*, I-6917. lpp., 43. punkts), 2004. gada 7. janvāra spriedumu lietā C-201/02 *Wells* (*Recueil*, I-723. lpp., 37. punkts), 2004. gada 12. oktobra spriedumu lietā C-55/02 Komisija/Portugāle (Krājums, I-9387. lpp., 45. punkts) un 2005. gada 27. janvāra spriedumu lietā C-188/03 *Junk* (Krājums, I-885. lpp., 29. punkts).

28. Gan pilsētās, kuras atrodas pie Vigo līča (Vigo, Kangasa un Moanja), gan arī Siesas salās tāda infrastruktūra ir, lai arī tās ir dažādu izmēru. Minēto pilsētu un salu muliņos sniegtie preču un pasažieru transporta pakalpojumi ir uzskatāmi par kabotāžas pakalpojumiem (konkrēti — "kontinentālo" un "salu" kabotāžu), uz kuru attiecas Regula.

29. Tātad, atzīstot Regulas piemērojamību šajā lietā, tagad apskatīšu dažādos Komisijas pret Spānijas valdību izvirzītos iebildumus, izklāsta nolūkos mainot to secību.

Par Regulas 1.–4. pantu

30. Galvenie izvirzītie iebildumi attiecas uz to, ka ir pārkāpts Regulas 1. un 4. pants, kuros noteikts, ka "dalībvalstīs tādēļ būtu jāpiemēro pakalpojumu sniegšanas brīvība jūras transportā", un ir paredzēti nosacījumi, atbilstoši kuriem šo principu var ierobežot "valsts pasūtījuma ieviešanai [sabiedrisko pakalpojumu jēdziena ieviešanai]", kas vajadzīgs, lai nodrošinātu lietotājiem "[sabiedriskā] transporta pakalpojumu piedāvājuma atbilstību pieprasījumam" (skat. ceturto un devīto apsvērumu).

31. Komisija uzskata, ka Spānijas Karaliste ir pārkāpusi iepriekš minētos nosacījumus, atstājot spēkā Likumu 4/1999, kurš:

i) pieļauj sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākuma noteikšanu attiecībā uz kontinentālo satiksmi un satiksmi starp salām, kurai ir sezonas raksturs un kura atšķiras no satiksmes, kas paredzēta Regulas 4. panta 1. punktā (otrais iebildums);

ii) izmanto diskriminējošu kritēriju, lai piešķirtu sabiedrisko pakalpojumu ekskluzīvu koncesiju (pirmā iebilduma otrā daļa);

iii) paredz pārāk ilgu sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas ekskluzīvās koncesijas termiņu (pirmā iebilduma pirmā daļa).

32. Turpmāk aplūkošu šos iebildumus.

i) Par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumu nepieciešamību, izņemot gadījumus, kas noteikti Regulas 4. panta 1. punktā (otrais iebildums).

33. Komisija vispirms pārmet Spānijas Karalistei, ka tā ir pārkāpusi 4. panta 1. punktu, kas ļauj dalībvalstij sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumu attiecināt vienīgi uz "*regulāriem* [..], uz *salām* un no *salām*" veiktiem jūras pārvadājumiem [12]. Komisija iebilst, ka Likums 4/1999 tieši pretēji uzliek sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumu attiecībā uz visiem pasažieru pārvadājumiem Vigo līcī, uzticot vienam uzņēmējam nodrošināt gan regulārus pārvadājumus starp līča salām, tātad kontinentālu satiksmi, nevis satiksmi starp salām, gan arī sezonas rakstura tūristu pārvadājumus starp Siesas salām, kuri gan attiecas uz satiksmi starp salām, bet tā ir neregulāra.

34. Spānijas valdība atzīst, ka satiksme starp Vigo, Kangasas un Moanjas pilsētām ir kontinentāla satiksme un satiksme uz Siesas salām nav regulāra, jo tā tiek nodrošināta vienīgi dažos gada periodos, lai pārvadātu tūristus. Tātad tā atzīst, ka ir attiecinājusi sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumu uz pārvadājumiem gan starp līča pilsētām, gan arī uz salām un ka tas ir pretrunā 4. panta 1. punkta tekstam, bet paliek pie viedokļa, ka attiecīgais tiesību akts tāpēc nav mazāk saderīgs ar Regulu.

35. a) Minētā valdība uzskata, ka attiecībā uz sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākuma uzlikšanu Regulas 4. pants ļautu pielīdzināt salām pilsētas, kuras atrodas līča krastos, jo jūras satiksme starp šīm pilsētām,

12 — Mans izcēlums.

tāpat kā satiksme starp salām savieno "izolētas zonas", kurās sauszemes satiksme nepastāv vai arī ir ļoti apgrūtināta. Šādos apstākļos Spānijas likums varētu attiecināt sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumu uz pārvadājumiem starp Vigo līča pilsētām, jo ceļu satiksme, kura gan šiem pārvadājumiem pastāv, izmaksu ziņā būtu daudz dārgāka un laika ziņā daudz ilgāka nekā brauciens pa jūras ceļiem.

36. Katrā ziņā Regula vienmēr ļauj uzlikt sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumu nepieciešamības gadījumā, ja tas ir pamatots ar sabiedrības interesēm. Tieši ar šādiem nosacījumiem Spānijas Karaliste ir attiecinājusi sabiedriskā transporta režīmu uz jebkuru pasažieru pārvadājumu Vigo līcī. Vajadzēja nodrošināt, lai jūras kabotāžas pakalpojumi būtu rentabli un aizsargājamos apgabalos saglabātos ekoloģiskais līdzsvars.

37. b) Attiecībā uz pirmo aspektu no Galīsijas reģiona valdības pasūtītā specifiskā pētījuma izriet [13], ka pasažieru pārvadājumi pa jūru starp līča pilsētām nav rentabli un tāpēc tie, kā arī aplūkotie pārvadājumi starp Siesas salām, kuriem, tieši otrādi, ir pieņemams rentabilitātes koeficients, ir jāuztic vienam uzņēmējam, pakalpojumu koncesijas saņēmējam.

13 — Te domāts "Pētījums par transporta pakalpojumu Vigo līcī un Siesas salās pārvaldības ekonomisko pastāvēšanas spēju" (*Estudio sobre la Viabilidad Económica de la Explotación de los Servicios de Transporte de la Ría de Vigo y de las Islas Cíes*), kuru izstrādājusi *KPMG Auditores SL* (skat. Komisijas prasības pieteikuma 6. pielikumu, 137. un turpmākās lpp.).

38. c) Šī ekonomiskā nepieciešamība vēlāk tiktu papildināta ar vides aizsardzības apsvērumiem. Lai saglabātu Siesas salu dabisko vidi, Spānijas likums noteica maksimālos ierobežojumus tūristu apmeklējumiem. Spānijas valdība uzskata, ka vienīgais efektīvais veids, kā kontrolēt šo ierobežojumu ievērošanu, ir sabiedriskā transporta pakalpojumu ieviešana visā līcī, tos uzticot vienam uzņēmējam, kura pienākums konkrēti ir īstenot šo kontroli.

39. Ciktāl tas attiecas uz šo lietu, uzreiz jāteic, ka piekrītu Komisijas domai, kad tā iebilst, ka: a) Vigo līča pilsētas nevar pielīdzināt salām, lai ieviestu sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumu; b) šajā gadījumā minētā valdība nav pierādījusi ekonomisko nepieciešamību, kura vairāk nekā Regulas nosacījumi pamatotu šo pienākumu; c) minētie ar vides aizsardzību saistītie apsvērumi neprasa uzlikt tādus pienākumus.

40. a) Attiecībā uz līča pilsētu pielīdzināšanu salām principā piekrītu Spānijas valdības domai, ka iespēja paredzēt sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumu (kas Regulas 4. panta 1. punktā ir attiecināts uz "regulāru satiksmi uz salām un no tām") var attiecināt arī uz satiksmi, ko nodrošinātu uz pilsētām, kuras atrodas līču vai estuāru

krastos un kuras nesavienó ceļu tīkls, un no šādām pilsētām [14].

41. Šķiet, ka šīs pilsētas atrodas salām līdzīgā situācijā. Šīs pilsētas, tāpat kā salas ir sasniedzamas vienīgi pa jūru. Tāpēc nepieciešamība nodrošināt jūras "transporta pakalpojumu piedāvājuma atbilstību pieprasījumam" uz zonām, kuras citādi nav sasniedzamas, attiecas arī uz šīm pilsētām, jo minētā prasība ir vienīgā, kas no Regulas skatupunkta pamato "valsts pasūtījuma ieviešanu [sabiedrisko transporta pakalpojumu jēdziena ieviešanu]" (skat. devīto apsvērumu).

42. Manuprāt, izšķirošais jautājums ir tas, ka attiecīgā situācija šajā lietā nav pielīdzināma tām, kas ir iepriekš minētas un attiecībā uz kurām varētu pēc analoģijas piemērot Regulas 4. panta 1. punktu.

43. Kā izriet no lietai pievienotajiem dokumentiem, līdzās satiksmei pa jūru starp Vigo, Kangasas un Moanjas pilsētām pastāv arī ceļu un autoceļu tīkls, kas tās saista tieši un padara viegli sasniedzamas gan ar automašīnu, gan ar autobusu. Protams, kā apgalvo Spānijas valdība, visātrākais un visekonomiskākais līča šķērsošanas veids vēl arvien ir brauciens ar kuģi [15]. Tomēr šajā gadījumā ir jāizvērtē nevis, vai satiksme pa jūru ir dārgāka (vai lētāka) par ceļu satiksmi, bet gan drīzāk jāpārbauda, vai attiecīgās pilsētas atrodas vai neatrodas līdzīgā situācijā kā salas un vai tām var piemērot to pašu režīmu, kas attiecināms uz salām.

44. Tātad, kā jau norādīju, man šķiet, ka Vigo līča pilsētas atrodas pavisam citādā situācijā nekā salas, jo tās ir viegli sasniedzamas gan pa jūru (ar kuģi), gan arī pa sauszemi, izmantojot pastāvošo tiešo satiksmi pa autoceļiem.

45. Tāpēc uzskatu, ka satiksmei pa jūru no šīm pilsētām nevar piemērot režīmu, kuru paredz Regulas 4. pants, ne tikai tāpēc, ka tā

14 — Šo nostāju Komisija tāpat ir ieņēmusi Paziņojumā Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai par to, kā interpretēt Padomes Regulu (EEK) Nr. 3577/92, ar ko piemēro principu, kurš paredz jūras transporta pakalpojumu sniegšanas brīvību dalibvalstīs (jūras kabotāža) [*COM*(2003) 595]. Šajā paziņojumā, atgādinājusi, ka "saskaņā ar Regulas 4. panta 1. punkta redakciju satiksme, uz kuru attiecina sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumu, ir tāda satiksme, kas tiek nodrošināta uz salām, no salām, vai arī starp salām", Komisija apliecina, ka "dziļus estuārus vai fjordus, kas liek braukt likumu pa autoceļu simt kilometru garumā, saistībā ar minēto sadaļu var uzskatīt par salām, jo tie var radīt līdzīgas problēmas, ja tie izolē pilsētkopas".

15 — No lietas materiāliem un pētījuma, ko Spānijas valdība iesniegusi pirmstiesas procedūrā (minēts šo secinājumu 13. piezīmē), izriet, ka Vigo var sasniegt no Kangasas un Moanjas: i) pa jūru, nobraucot apmēram 6 km ar kuģi, kas vidēji prasa 20 minūtes un maksā EUR 1,75; ii) pa autoceļu, nobraucot apmēram 20–25 km, kas prasa 32 minūtes un maksā EUR 6 (braucot ar automašīnu), un kas prasa 60 minūtes un maksā attiecīgi EUR 2,30 (braucot ar autobusu); iii) pa ceļu nobraucot apmēram 59 km.

ir pretrunā ar minētās normas tekstu, bet arī tāpēc, ka no īpašās nepieciešamības viedokļa un, ņemot vērā Regulas mērķi, tā nav pamatota.

46. Kā jau minēju, Spānijas valdība tomēr izvirza citu ekonomisku un ar vidi saistītu pamatojumu, kas pēc tās uzskatiem ļauj, pat izņemot Regulā noteiktos gadījumus, ieviest tādus sabiedriskos pakalpojumus, kādi pastāv Vigo līcī.

47. Tomēr man liekas, ka minētā pamatojuma izskatīšana neļauj vispārināt Regulas 4. pantā paredzētā režīma piemērošanu, kurš attiecināts uz pietiekami konkrētiem gadījumiem. Tā kā šī režīma plašākai piemērošanai Regulā nav tekstuāla pamatojuma, ja tā plašāku piemērošanu atzītu par iespējamu, tad būtu izjaukts līdzsvars starp pakalpojumu sniegšanas brīvības principu un nepieciešamību nodrošināt jūras transporta pakalpojumu piedāvājuma atbilstību pieprasījumam, kas arī ir licis Kopienas likumdevējam noteikt sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumu, bet vienīgi specifiskos gadījumos (salas un tām pielīdzināmas situācijas), kad tāds pienākums ir absolūti nepieciešams.

48. Turklāt uzskatu, ka Spānijas valdības izvirzītais pamatojums nav sevišķi pārliecinošs.

49. b) Attiecībā uz minēto ekonomisko nepieciešamību, man šķiet, ka atbildētāja valdība nav pierādījusi, ka pasažieru pārvadājumu pakalpojumi starp līča krastiem nav pietiekami rentabli un ka tāpēc uz tiem ir jāattiecina sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas koncesija, kuru piešķir vienam uzņēmējam. Spānijas valdība pati atzīst, ka šajā nolūkā veiktais pētījums (skat. šo secinājumu 37. punktu) bija pamatots ar nepilnīgu informāciju [16]. Turklāt šajā pētījumā ir vairākkārtīgi norādīts, ka satiksme attiecīgajos maršrutos ir ļoti intensīva, kas drīzāk gan ļauj secināt, ka šie maršruti faktiski var nodrošināt attiecīgu rentabilitātes līmeni [17].

50. c) Visbeidzot, attiecībā uz prasībām attiecībā uz vidi, Spānijas Karaliste ir apgalvojusi, ka sabiedrisko pakalpojumu ieviešana Vigo līcī ir pamatota ar nepieciešamību nodrošināt, ka tiek ievēroti tie ierobežojumi attiecībā uz piekļuvi Siesas salām, kuri ir noteikti Spānijas likumā, lai aizsargātu šo salu dabisko vidi. Tomēr es atbalstu Komisijas viedokli saistībā ar apgalvojumu, ka no visiem instrumentiem, kas pieejami attiecīgās kontroles nodrošināšanai, Spānijas Karalistes izvēlētais līdzeklis (ekskluzīva koncesija, kas uz divdesmit gadu ilgu laika posmu piešķirta vienam uzņēmējam, kas sniedz visus pasažieru pārvadājumu pakalpojumus Vigo līcī) ir visierobežojošākais un ka pašu kontroli būtu

16 — Skat. Spānijas valdības iebildumu raksta 20. un 70. punktu un pētījuma 4. lpp. (Komisijas prasības pieteikumam pievienotā pielikuma 143. lpp.).

17 — Pasažieru skaits gadā sasniedz 1 300 000.

vieglāk īstenot, pat ja tas būtu tāds režīms, kurā var iesaistīties vairāki uzņēmēji, ar citiem līdzekļiem, piemēram, organizējot pieejamo biļešu rezervēšanu un pārdošanu.

51. Visu iepriekš izklāstīto iemeslu dēļ uzskatu, ka Komisijas otrajam iebildumam ir jāpiekrīt.

ii) Par diskriminējoša kritērija izmantošanu nolūkā piešķirt sabiedrisko pakalpojumu ekskluzīvu koncesiju (pirmā iebilduma otrā daļa)

52. Komisija uzskata, ka Spānijas Karaliste ir pārkāpusi Regulas 1. un 4. pantu, arī tāpēc, ka, lai izvēlētos koncesijas saņēmēju sabiedrisko pakalpojumu sniegšanai Vigo līcī, Likumā 4/1999 ir izmantots atlases kritērijs saistībā ar pieredzi, kas gūta pasažieru pārvadājumu jomā šajā līcī, kas var diskriminēt citus Kopienas uzņēmējus par labu tiem, kas jau darbojas šajā reģionā.

53. Šajā jautājumā Spānijas valdība aizstāvas, apgalvojot, ka šis nosacījums nebija noteicošais, izvēloties pašreizējo pakalpojuma sniedzēju, un ka tas ir ieguvis sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas koncesiju konkursa kārtībā, pamatojoties uz citiem likumā noteiktajiem kritērijiem. Atbildes rakstā uz repliku Spānijas valdība ir vērsusi uzmanību uz to, ka attiecīgais kritērijs ir atcelts ar 2003. gada 23. decembra Likumu 9/2003.

54. Šajā sakarā vienīgi atgādināšu, ka atbilstoši pastāvīgajai judikatūrai "jautājums par pienākuma neizpildi ir jāizvērtē, ņemot vērā situāciju, kāda attiecīgajā dalībvalstī bija argumentētajā atzinumā noteiktā termiņa beigās" [18]. Saistībā ar šo tiesvedību pēdējais minētais likums netiks ņemts vērā, jo ar to Komisijas apstrīdētais nosacījums ir atcelts vienīgi pēc minētā termiņa beigām.

55. Būtībā ir jāatgādina, ka atbilstoši Regulas 4. panta 2. punktam tad, "ja dalībvalsts noslēdz valsts pasūtījuma līgumus vai uzliek valsts pasūtījuma nodrošināšanas pienākumu, to dara, nediskriminējot nevienu Kopienas kuģu īpašnieku".

56. Tomēr, kā ir uzsvērusi Komisija, tieši prasība pēc pieredzes, kas gūta, veicot pārvadājumus Vigo līcī, ir diskriminējoša, jo

18 — Skat. it īpaši 2001. gada 15. marta spriedumu lietā C-147/00 Komisija/Francija (*Recueil*, I-2387. lpp., 26. punkts), 2002. gada 4. jūlija spriedumu lietā C-173/01 Komisija/Grieķija (*Recueil*, I-6129. lpp., 7. punkts) un 2003. gada 10. aprīļa spriedumu lietā C-114/02 Komisija/Francija (*Recueil*, I-3783. lpp., 9. punkts).

šim kritērijam atbilst tikai tie kuģu īpašnieki, kas jau ir darbojušies Vigo līcī, un neviens cits Kopienas kuģu īpašnieks šo kritēriju nevar izpildīt.

57. Nav nozīmes, ka minētais kritērijs nav bijis noteicošais, piešķirot attiecīgo pakalpojumu koncesiju, un ka tas nav radījis konkrētus zaudējumus citiem uzņēmējiem. "Ja konstatējums, ka kāda dalībvalsts nav izpildījusi pienākumus, nav saistīts ar zaudējumiem, kuri radušies tās rezultātā", dalībvalsts nevar aizbildināties — kā aizbildinās Spānijas Karaliste — ar faktu, ka pārkāpums nav radījis nekādus zaudējumus privātpersonām vai citām dalībvalstīm [19].

58. Ņemot vērā iepriekš izklāstītos apsvērumus, uzskatu, ka pirmā iebilduma otrā daļa ir pamatota.

iii) Par ekskluzīvās sabiedrisko pakalpojumu koncesijas pārmērīgo ilgumu

59. Visbeidzot, Komisija uzskata, ka Spānijas Karaliste ir pārkāpusi Regulas 1. un 4. pantu, jo pasažieru pārvadājumu pakalpojumu Vigo līcī ekskluzīvās koncesijas piešķiršanas termiņš (uz divdesmit gadiem ar iespēju pagarināt to par vēl desmit gadiem) ir pārlieku ilgs un šajā laika posmā tas var pilnībā apstādināt jūras kabotāžas pakalpojumu brīvu sniegšanu Vigo līcī.

60. Spānijas valdība noraida šo iebildumu, apgalvojot, ka šis termiņš esot pamatots ar nepieciešamību amortizēt lielos ieguldījumus, kas koncesijas saņēmējam jāveic, lai nodrošinātu prasītos pakalpojumus, it īpaši ieguldījumus, kuri saistīti ar līcī izmantojamo kuģu iegādi.

61. Man šis arguments tomēr nešķiet pārliecinošs.

62. Regulā nav noteikts maksimālais laiks, uz kuru piešķir jūras kabotāžas sabiedrisko pakalpojumu koncesiju. Taču tas nenozīmē, ka dalībvalstīm šajā sakarā būtu pilnīgi neierobežota vara pēc saviem ieskatiem noteikt šo koncesiju termiņu. Tieši pretēji — ierobežojumi šajā nozīmē izriet no sistēmiskas Regulas 1. un 4. panta izpratnes.

63. Šajā sakarā atgādināšu, kā Tiesa jau ir precizējusi spriedumā lietā *Analir* u.c. [20], ka sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienā-

19 — Šajā nozīmē skat. 1997. gada 18. decembra spriedumu lietā C-263/96 Komisija/Beļģija (*Recueil*, I-7453. lpp., 30. punkts) un 1998. gada 5. marta spriedumu lietā C-175/97 Komisija/Francija (*Recueil*, I-963. lpp., 14. punkts).

20 — 2001. gada 20. februāra spriedums lietā C-205/99 *Analir* u.c. (*Recueil*, I-1271. lpp.).

kuma noteikšana ierobežo sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas brīvības pamatprincipu, kurš jūras kabotāžas jomā ir noteikts Regulas 1. pantā. Tāpēc valsts tiesiskajā regulējumā, kas nosaka šo pakalpojumu un kas turklāt ir jāpamato ar mērķi nodrošināt jūras transporta pakalpojumu piedāvājuma atbilstību pieprasījumam zonās, kuras citādi nav sasniedzamas, ir jāievēro arī samērīguma princips, un tas tātad nedrīkst pārsniegt to, kas ir nepieciešams, lai sasniegtu šo mērķi [21].

64. Man šķiet, ka ar Likumu 4/1999 šī robeža ir pārsniegta.

65. Pat pieņemot, ka atbilstošu transporta pakalpojumu sniegšana Vigo līcī prasa ārkārtīgus ieguldījumus (it sevišķi īpašas konfigurācijas kuģu iegāde), kam savukārt vajadzīgs garš amortizācijas periods, uzskatu, ka šo pakalpojumu sniegšanu katrā ziņā var nodrošināt ar pasākumu, kas ir mazāk ierobežojošs par koncesiju uz divdesmit gadiem (kas turklāt ir ekskluzīva) — piemēram, ieviešot pienākumu jaunajiem pakalpojumu sniedzējiem pārpirkt vai īrēt kuģus, ko iepriekš izmantojis iepriekšējais pakalpojumu sniedzējs [22].

21 — Iepriekš minētais spriedums lietā *Analir* u.c., 25. punkts. Šajā pašā nozīmē skat. arī 1991. gada 25. jūlija spriedumu lietā C-76/90 *Säger* (*Recueil*, I-4221. lpp., 15. punkts), 1993. gada 31. marta spriedumu lietā C-19/92 *Kraus* (*Recueil*, I-1663. lpp., 32. punkts), 1995. gada 30. novembra spriedumu lietā C-55/94 *Gebhard* (*Recueil*, I-4165. lpp., 37. punkts) un 1996. gada 28. marta spriedumu lietā C-272/94 *Guiot* (*Recueil*, I-1905. lpp., 11. un 13 punkts).

22 — Šajā nozīmē skat. 14. zemsvītras piezīmē minētā Komisijas paziņojuma 5.3.2.1. punktu.

66. Šī iemesla dēļ piedāvāju arī Komisijas pirmā iebilduma pirmo daļu atzīt par pamatotu.

67. Ņemot vērā visus līdz šim izklāstītos apsvērumus, uzskatu, ka Spānijas Karaliste ir pārkāpusi Regulas 1. un 4. pantu, tādēļ gan pirmais, gan arī otrais Komisijas iebildums ir jāatzīst par pamatotu.

Par Regulas 7. panta pārkāpumu

68. Ar trešo iebildumu Komisija pārmet Spānijas Karalistei, ka tā ir pārkāpusi Regulas 7. pantu, jo pretēji šai normai ar Likumu 4/1999 ir ieviesusi stingrākus noteikumus nekā tie, kas bija piemērojami pirms Regulas stāšanās spēkā (1993. gada 1. janvārī).

69. Jau iepriekš jānorāda, ka, tā kā esmu jau piedāvājis atzīt šīs tiesību normas par tādām, kas ir pretrunā ar Regulas 1. un 4. pantu, man nav iemesla aplūkot šo iebildumu, jo vairāk tāpēc, ka atbildētāja valdība to nav apstrīdējusi. Taču, lai jautājums būtu aplūkots izsmeļoši, es tomēr izskatīšu arī šo iebildumu.

70. Kā nupat norādīju, Spānijas Karaliste piekrīt, ka Likums 4/1999 reglamentē jūras kabotāžas pakalpojumu sniegšanu Vigo līcī ierobežojošākā veidā nekā [pirms tam spēkā esošais] 1984. gada 11. jūnija lēmums. Tā atzīst, ka atšķirībā no Likuma 4/1999 minētais lēmums nevienam neparedzēja ekskluzīvas tiesības sniegt šos pakalpojumus, bet vienīgi noteica, ka šo pakalpojumu sniegšanai izsniedzama desmit (un nevis divdesmit) gadus derīga atļauja ar iespēju to pagarināt.

71. Neskatoties uz visu iepriekš izklāstīto, neesmu pārliecināts, ka Komisijas iebildums ir jāatzīst par pamatotu.

72. Pamatojot savu nostāju, Komisija norāda uz Regulas 7. pantu, kurā ir vienīgi noteikts, ka "jautājumiem, uz ko attiecas šī regula, piemēro Līguma 62. pantu". Pēdējā minētā norma savukārt paredzēja dalībvalstīm pienākumu "[neieviest] nekādus jaunus ierobežojumus pakalpojumu sniegšanas brīvībai, kas faktiski ir sasniegta šā Līguma spēkā stāšanās brīdī, [ja vien šis Līgums neparedz ko citu]".

73. Paziņojumā par Regulas interpretāciju Komisija tāpat atgādināja, ka Regulas 7. pantā norādītā Līguma norma ir atcelta ar Amsterdamas Līgumu. Pēc Komisijas uzskatiem tas neietekmē, ka "Regulas [..] 7. pantā paredzētā atturēšanās no jebkādas darbības (jeb *"stand-still"*) klauzula (vēl arvien) paliek spēkā" [23]. Tiesas sēdē Komisija nemainīja šo nostāju.

74. Manuprāt, tās pamatojums ir apstrīdams, pat neiesaistoties debatēs par Līguma 62. panta atcelšanas iespējamām sekām šajā sakarā. Pat ja es vēlētos neņemt vērā šo atcelšanu, apgalvojot, ka princips, kas ir minētās normas pamatā, šīs atcelšanas dēļ nezūd, man šķiet, ka šajā lietā ir jāizmanto citi apsvērumi.

75. Man šķiet, ka tā saucamajām atturēšanās no jebkādas darbības (jeb *"stand-still"*) klauzulām ir jēga, ja, veicot pakāpenisku pakalpojumu liberalizāciju, pārejas periodā dalībvalstis ir tiesīgas atstāt spēkā esošos ierobežojumus; šī iespēja patiesībā papildina parasto procedūru ar stingru aizliegumu ieviest jaunus ierobežojumus (runa konkrēti ir par atturēšanās no jebkādas darbības jeb *"stand-still"* pienākumu) [24].

23 — Skat. 14. zemsvītras piezīmē minētā Komisijas paziņojuma 2.1. punktu.

24 — Piemēram, pirms Amsterdamas Līguma EK līguma 59. pants aprobežojās vienīgi ar to, ka noteica, — "kā paredz še turpmāk izklāstītie noteikumi, Kopienā *pārejas laikāpakāpeniski* atcel pakalpojumu sniegšanas brīvības ierobežojumus to dalībvalstu pilsoņiem, kas veic uzņēmējdarbību kādā Kopienas valstī, bet sniedz pakalpojumus citas dalībvalsts personai" (izcēlums mans). Šajā sakarā tā paša EK līguma 62. pants noteica, ka, "ja vien šis Līgums neparedz ko citu, dalībvalstis neievieš nekādus *jaunus* ierobežojumus pakalpojumu sniegšanas brīvībai, kas faktiski ir sasniegta šā Līguma spēkā stāšanās brīdī" (izcēlums mans).

76. Bet citādi ir, ja pastāv precīzi pamata tiesību akti, uz kuriem var atsaukties (kā šajā gadījumā pakalpojumu sniegšanas brīvības jomā, kas ietverta EKL 49.–55. pantā, un specifiskajā jūras kabotāžas jomā, kas paredzēta Regulā [25]) un kuri nodrošina, ka tiek precizēti aizliegtie un atļautie ierobežojumi. Manuprāt, šajos gadījumos iepriekš minētās klauzulas zaudē nozīmi un nav iemesla, lai tās turpinātu pastāvēt, jo atbilstošā valsts tiesiskā regulējuma leģitimitāte vairs netiek vērtēta attiecībā pret iepriekš esošu situāciju, bet gan attiecībā pret Kopienu tiesisko regulējumu, kas stājies spēkā pēc tam.

77. Labākai izpratnei jāteic, ka šajā lietā Spānijas Karalisti nevar vainot par to, ka tā ir pārkāpusi Regulas 7. pantu, kuram kopš tā laika, līdz ar noteikumu par jūras kabotāžu pieņemšanu ir zudusi lietderīgā iedarbība; bet to var vainot par to, ka uzliktie sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumi *neatkarīgi no tā, vai tie ir vairāk vai mazāk ierobežojoši salīdzinājumā ar iepriekšējiem spēkā esošajiem tiesību aktiem*, ir pretrunā nosacījumiem, kas paredzēti Regulas 1. un 4. pantā.

78. Šī iemesla dēļ un šajā īpašajā nozīmē uzskatu, ka attiecīgo iebildumu nevar atzīt par pamatotu.

25 — Sākot ar 1999. gada 1. janvāri, Regulā noteiktais režīms attiecas uz visiem jūras kabotāžas pakalpojumiem visās dalībvalstīs, izņemot Grieķijas Republiku — valsti, attiecībā uz kuru pilnīga liberalizācija stājās spēkā tikai ar 2004. gada 1. janvāri (skat. 6. pantu).

Par Regulas 9. panta pārkāpumu

79. Ar savu ceturto iebildumu Komisija pārmet Spānijas Karalistei, ka tā ir pārkāpusi Regulas 9. pantu, jo pirms Likuma 4/1999 pieņemšanas šī dalībvalsts nav apspriedusies ar Komisiju.

80. Saskaņā ar šo normu pirms tādu normatīvu vai administratīvu aktu pieņemšanas, ar kuriem īsteno regulu, dalībvalstis apspriežas ar Komisiju un informē to par jebkuru tādējādi veiktu pasākumu.

81. Šajā jautājumā Spānijas valdība aizstāvoties ir vienīgi uzsvērusi, ka Regula — un tātad arī tās 9. pants — nebija piemērojama Vigo līcī sniegtajiem sabiedriskā transporta pakalpojumiem.

82. Tā kā, manuprāt (skat. 18. un turpmākos punktus), gluži otrādi — Regula ir piemērojama iepriekš minētajiem pakalpojumiem, es secinu, ka Spānijas Karalistei bija pienākums apspriesties ar Komisiju, pirms tā pieņēma Likumu 4/1999. Tā kā šī dalībvalsts to nav izdarījusi, tā ir pārkāpusi Regulas 9. pantu.

83. Līdz ar to uzskatu, ka šis pēdējais iebildums ir jāatzīst par pamatotu.

IV — Par tiesāšanās izdevumiem

84. Saskaņā ar Reglamenta 69. panta 2. punktu lietas dalībniekam, kuram spriedums nav labvēlīgs, piesprież atlīdzināt tiesāšanās izdevumus, ja to ir prasījis lietas dalībnieks, kuram spriedums ir labvēlīgs. Tā kā Komisija ir prasījusi piespriest Spānijas Karalistei atlīdzināt tiesāšanās izdevumus un tā kā šai dalībvalstij spriedums nav labvēlīgs, Spānijas Karalistei ir jāpiespriež atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

V — Secinājumi

85. Ņemot vērā iepriekš izklāstītos apsvērumus, piedāvāju Tiesai sniegt šādu atbildi:

1) atstājot spēkā tiesību aktus:

— kas ļauj piešķirt koncesiju jūras pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai Vigo līcī tikai vienam uzņēmējam uz divdesmit gadu ilgu laika posmu, kuras piešķiršanas kritērijs ir pieredze, kas gūta, veicot pārvadājumus Vigo līcī, kas attiecīgi ir labvēlīgāks nosacījums jau esošajam uzņēmējam;

— kas ļauj attiecināt sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumus uz sezonas pārvadājumiem uz salām vai no salām vai arī regulārajiem transporta pakalpojumiem starp kontinentālajām ostām;

— par kuriem pirms pieņemšanas nav notikušas apspriedes ar Eiropas Kopienu Komisiju,

Spānijas Karaliste ir pārkāpusi 1., 4. un 9. pantu Padomes 1992. gada 7. decembra Regulā (EEK) Nr. 3577/92, ar ko piemēro principu, kurš paredz jūras transporta pakalpojumu sniegšanas brīvību dalībvalstīs (jūras kabotāža);

2) prasību pārējā daļā noraidīt;

3) Spānijas Karaliste atlīdzina tiesāšanās izdevumus.