ANTONIO TIZZANO
FŐTANÁCSNOK INDÍTVÁNYA
Az ismertetés napja: 2005. november 10. [1]

1. Jelen jogvitában az Európai Közösségek Bizottsága felrója a Spanyol Királyságnak, hogy nem teljesítette a szolgáltatásnyújtás szabadsága elvének a tagállamokon belüli tengeri fuvarozásra (tengeri kabotázs) történő alkalmazásáról szóló, 1992. december 7-i 3577/92/EGK tanácsi rendelet [2] (a továbbiakban: 3577/92 rendelet vagy egyszerűen: rendelet) 1., 4., 7. és 9. cikkeiből eredő kötelezettségeit.

I – Jogi háttér

Közösségi szabályozás

2. „A tagállamokon belüli tengeri fuvarozási szolgáltatásokkal kapcsolatos korlátozások megszüntetése" céljából (harmadik preambulumbekezdés) a Tanács elfogadta a 3577/92 rendeletet, amely 1. cikkének (1) bekezdésében az alábbiak szerint rendelkezik:

„1991. január 1-jétől a tengeri fuvarozási szolgáltatások (tengeri kabotázs) szabad mozgása érvényes azokra a közösségbeli hajótulajdonosokra, akik egy tagállamban jegyeztették be hajóikat, és ezen tagállam lobogója alatt hajóznak, azzal a feltétellel, hogy ezek a hajók megfelelnek minden előírásnak, amely az adott tagállamban a tengeri kabotázs nyújtására vonatkozik [...]".

3. A 2. cikk ezt követően így pontosít:

„E rendelet alkalmazásában:

1. »tengeri fuvarozási szolgáltatások egy tagállamon belül (tengeri kabotázs)«: olyan szolgáltatások, amelyeket rend-

1 – Eredeti nyelv: olasz.

2 – HL L 364., 7. o.; magyar nyelvű különkiadás 6. fejezet, 2. kötet, 10. o.

szerint díjazás fejében végeznek, és különösen magukban foglalják [az alábbiakat]:

a) kontinentális kabotázs: utasok vagy áruk tengeri fuvarozása a kontinensen található kikötők között, egyazon tagállam kontinensen lévő kikötői között, szigeteken történő kikötés nélkül;

[...]

c) szigetközi kabotázs: utasok vagy áruk fuvarozása tengeren

– egyazon tagállam partvonalán és egy vagy több szigetén fekvő kikötői,

– egyazon tagállam egy vagy több szigetén fekvő kikötői között.

[...]

3. »közszolgáltatási szerződés«: egy tagállam hatáskörrel rendelkező hatóságai és egy, a közösségbeli hajótulajdonos között abból a célból létrejött szerződés, hogy megfelelő közcélú fuvarozási szolgáltatást nyújtson.

[...]

4. »közszolgáltatási kötelezettségek«: olyan kötelezettségek, amelyeket a közösségbeli hajótulajdonos, amennyiben a saját kereskedelmi érdekeit tartaná szem előtt, nem vállalna, illetve azonos mértékben vagy azonos feltételek mellett nem vállalna;

[...]".

4. Jelen ügy szempontjából hivatkozni kell a 4. cikkre is, amely az alábbiak szerint rendelkezik:

„(1) A tagállamok közszolgáltatási szerződéseket köthetnek a szigetekről vagy a szigetekre irányuló, valamint a szigetek közötti kabotázsban közlekedő hajótársaságokkal, vagy közszolgáltatási kötelezettségeket róhatnak ki a kabotázsszolgáltatás ellátásának feltételeként.

Amennyiben egy tagállam közszolgáltatási szerződést köt, vagy közszolgáltatási kötelezettséget ró ki, akkor azt az összes közösségbeli hajótulajdonossal szemben a megkülönböztetés tilalmának elvét követve kell megtennie.

(2) Közszolgáltatási kötelezettségek elrendelésekor a tagállamok csak a kiszolgálandó kikötőkre, a rendszerességre, a folyamatosságra, a járatsűrűségre, a szolgáltatás ellátásának képességére, a felszámítandó díjakra és a hajók személyzettel való ellátására nézve írhatnak elő kötelezettségeket.

Amennyiben szükséges, minden közösségbeli hajótulajdonos részére ellentételezés jár a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséért.

[...]"

5. A 7. cikk értelmében:

„Az e rendelet hatálya alá tartozó ügyekre a Szerződés 62. cikke vonatkozik." [3]

3 – A Szerződés 62. cikke, amely az Amszterdami Szerződés hatálybalépésével 1999. május 1-jén került hatályon kívül helyezésre, úgy rendelkezett, hogy „[h]a e szerződés másként nem rendelkezik, a tagállamok nem vezethetnek be új korlátozásokat a szolgáltatásnyújtásnak az e szerződés hatálybalépésének időpontjáig ténylegesen elért szabadságára vonatkozóan".

6. Hivatkozni kell végül a 9. cikkre, amely az alábbiak szerint rendelkezik:

„E rendelet végrehajtására vonatkozó törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezések elfogadása előtt a tagállamok konzultálnak a Bizottsággal. Bármilyen így elfogadott intézkedésről tájékoztatják a Bizottságot."

Nemzeti szabályozás

7. A spanyol Galicia tartományban található a „ria di Vigo" elnevezésű mély öböl. A parton délre Vigo városa, északon pedig Cangas és Moana terül el. Pontosan szemben az öböl nyílásával két sziget található, ezek neve: Cíes-szigetek.

8. Eredetileg a tengeri fuvarozási szolgáltatásokat a Ría de Vigo vonatkozásában Galicia autonóm tartomány 1984. június 11-i határozata szabályozta. Jelen ügy vonatkozásában meg kell említeni, hogy ez a szabályozás a Vigo és Cangas, illetve Vigo és Moana közötti rendszeres tengeri utasszállítói és árufuvarozói szolgáltatást a kereskedelmi flotta-főigazgatóság által kiállított tízéves, megújítható engedélyhez kötötte.

9. Jelenleg, számos jogszabályi módosítást követően, ugyanezen szolgáltatásokat Galicia autonóm tartomány 1999. április 9-i 4/1999. sz. törvénye (a továbbiakban: a 4/1999 törvény)[4] szabályozza, amely kimondja, hogy a tengeri utasszállítás a Ría de Vigóban a galiciai tartományi kormányzat hatáskörébe tartozó közszolgáltatásnak minősül.

10. Még pontosabban, az említett törvény 1. cikke az alábbiak szerint rendelkezik:

„1. A tengeri utasszállítás a Ría de Vigóban a galiciai tartományi kormányzat hatáskörébe tartozó közszolgáltatásnak minősül.

2. A közszolgáltatás magában fogalja az öböl partjai közötti menetrendszerinti szolgáltatást, valamint a Ría de Vigo bármely pontjáról a Cíes-szigetekre irányuló vagy onnan induló időszaki idegenforgalmi szolgáltatást."[5]

11. E törvény 2. cikkének (2) és (3) bekezdése értelmében Galicia tartományi igazgatása egyetlen fuvarozót bíz meg a Ría de Vigo-beli tengeri kabotázsszolgáltatás végzésével, akinek húsz évre szóló, legfeljebb tíz évvel meghosszabbítható koncessziót biztosít.

12. A 3. cikk pontosítja továbbá, hogy a fenti koncessziót közbeszerzési eljárás keretén belül kell odaítélni, és ennek során egyebek között a szolgáltató Ría de Vigo-beli fuvarozási tapasztalatait is figyelembe kell venni.

II – Tényállás és eljárás

13. Miután magánszemélyek részéről néhány jelzés érkezett a Bizottsághoz, amelyek vitatták a Ría de Vigóban végzett kabotázsszolgáltatások spanyol szabályozásának a 3577/92 rendelettel való összeegyeztethetőségét, 2000. július 19-én a Bizottság felszólító levelet küldött a Spanyol Királyságnak, amelyet 2001. május 7-én indokolással ellátott vélemény követett.

14. Mivel a spanyol kormány e tárgyban adott válaszaival nem volt elégedett, a Bizottság 2003. július 22-én benyújtotta a

4 – BOE n 118., 1999. május 18., 18552–18554. o.

5 – Nem hivatalos fordítás.

jelen keresetet, amellyel azt kéri, hogy a Bíróság állapítsa meg, hogy:

„a Spanyol Királyság, mivel hatályban tartotta azt a szabályozást,

– amely lehetővé teszi a Ría de Vigo-beli tengeri utasszállítási szolgáltatások egyetlen szolgáltatónak húszéves időtartamra történő koncesszióba adását, és amely előírja, hogy a koncesszió odaítélésének egyik feltétele az említett öbölben szerzett fuvarozási tapasztalat, ami a jelenlegi fuvarozónak kedvez;

– amely lehetővé teszi, hogy közszolgáltatási kötelezettségeknek lehessen alávetni a meghatározott időszakhoz kötött, szigetközi fuvarozási szolgáltatásokat, illetve a kontinentális kikötők közötti menetrend szerinti fuvarozási szolgáltatásokat;

– amely a rendelet hatálybalépésének időpontjában (1993 januárjában) alkalmazandó szabályozásban (vagyis az 1984. június 11-i határozatban) foglaltaknál megszorítóbb rendszer bevezetését teszi lehetővé;

– amelyről elfogadása előtt egyáltalán nem konzultáltak az Európai Közösségek Bizottságával,

megsértette a szolgáltatásnyújtás szabadsága elvének a tagállamokon belüli tengeri fuvarozásra (tengeri kabotázs) történő alkalmazásáról szóló, 1992. december 7-i 3577/92/EGK tanácsi rendelet 1., 4., 7. és 9. cikkét, és nem teljesítette az e rendeletből és az EK-Szerződésből eredő kötelezettségeit".

III – Jogi elemzés

A 3577/92 rendelet alkalmazhatóságáról

15. Azon túl, hogy érdemben elutasította a Bizottság kifogásait, a spanyol kormány elsődlegesen a 3577/92 rendelet alkalmazhatóságát vitatja a Ría de Vigo tekintetében. Álláspontja szerint ugyanis a rendelet a „tengeri kabotázs", vagyis – amint az a rendelet 2. cikkéből következik – „tengeri" és „kikötők közötti" személy- és árufuvarozási szolgáltatás szabad nyújtását biztosítja. A szóban forgó fuvarozások azonban nem „tengeri", és nem is „kikötők közötti" fuvarozások.

16. A szolgáltatások nem minősíthetők „tengeri" fuvarozásnak, mivel ezzel a kifejezéssel a rendelet kizárólag a parti tengeren, vagyis az ún. alapvonaltól 12 mérföldön túl elterülő tengeri szakaszokon nyújtott szolgáltatásokra utal; ám egyáltalán nem utal az olyan tengeri zónákban nyújtott szolgáltatásokra, mint

amilyenek a fjordok és az öblök (és így maga a Ría de Vigo is), amelyek az említett vonalon belül találhatóak, és a Montego Bay-i egyezmény[6] értelmében „beltengernek" tekinthetők. Egyébiránt, folytatja a spanyol kormány, az, hogy a rendelet nem kívánta liberalizálni az e vizeken történő fuvarozást, teljességgel logikus, hiszen igen korlátozott kiterjedésű helyekről van szó, amelyek nem viselnék el a piacok megnyitásához kötődő intenzív forgalmat.

17. A spanyol kormány álláspontja szerint azonban a Ría de Vigóban nyújtott fuvarozási szolgáltatások nem tekinthetők „kikötők közötti" szolgáltatásoknak sem. Az öböl partján fekvő, a spanyol jog[7] értelmében egyetlen, a vigói kikötői hatóság által kezelt kikötőterülethez („vigói kikötői szolgáltatási területhez") tartozó városok (Vigo, Cangas és Moana) között nyújtott szolgáltatások semmiképpen nem „kikötők közötti" szolgáltatások. Nem kikötők közötti szolgáltatások a Cíes-szigetekhez kötődő szolgáltatások sem, mivel e szigetek nem rendelkeznek valódi és tényleges „kikötővel", vagyis megfelelő méretű gépállománnyal, szabad hellyel és infrastruktúrákkal felszerelt tengeri struktúrával, csak az utasok kiszállására való kis rakparttal, amelynek kikötői kapacitása korlátozott, és amelyet szintén a vigói kikötői hatóság kezel.

18. Álláspontom szerint ezen érveknek nem lehet helyt adni.

19. Mindenekelőtt emlékeztetek arra, hogy a rendelet „egy tagállamon belüli tengeri fuvarozási fuvarozási szolgáltatások (tengeri kabotázs) szabad nyújtását" biztosítja, köztük többek között a „kontinentális kabotázsét" és a „szigetközi kabotázsét" (1. cikk).

20. Ugyanezen rendelet 2. cikke értelmében „kontinentális kabotázs: utasok vagy áruk tengeri fuvarozása a kontinensen található kikötők között, egyazon tagállam kontinensen lévő kikötői között, szigeteken történő kikötés nélkül" (a) pont), míg a „szigetközi kabotázs" „utasok vagy áruk tengeri fuvarozása a tengeren egyazon tagállam partvonalán és egy vagy több szigetén fekvő kikötői" vagy „egyazon tagállam egy vagy több szigetén fekvő kikötői között" (c) pont).

21. Miután ezt előrebocsátottam, meg kell mondanom, hogy álláspontom szerint a Bizottságnak igaza van, amikor kijelenti, hogy a Ría de Vigóban végzett fuvarszolgáltatások „tengeri kabotázsnak" minősülnek, vagyis „tengeren történő" fuvarozásnak. Ugyanis nem kétséges, hogy a Ría de Vigo vize tenger, és ez az idézett rendelkezések szövege értelmében elegendő ahhoz, hogy az ott végzett fuvarszolgáltatások „tengeri" szolgáltatásoknak minősüljenek.

6 – E tekintetben a spanyol kormány az Egyesült Nemzetek 1982. december 10-i tengerjogi egyezménye (Montego Bay-i egyezmény) 8. cikkének (1) bekezdésére hivatkozik; az egyezményt az 1996. december 20-i törvény (BOE n 39., 1997. február 14., 4966. o.) ratifikálta.

7 – 1966. december 23-i miniszteri rendelet (BOE, 1967. január 23.).

22. E vonatkozásban egyáltalán nincs jelentősége annak, hogy nemzetközi jogi szempontból e vizek nem minősülnek „parti tengernek", hanem inkább a „beltengerekkel" rokoníthatók. Ugyanis a Montego Bay-i egyezményben a tagállamoknak nyújtott azon lehetőség, hogy meghúzzák a parti tenger belső határát (az ún. alapvonalat), lezárva ezzel az öblök természetes bejárati pontjait, tehát vizeiket „beltengerekhez" tegyék hasonlóvá, [8] kizárólag a parti állam hatáskörének meghatározása szempontjából lényeges, amely hatáskör nyilvánvalóan kiterjedtebb a beltenger, mint a parti tenger tekintetében. [9] Ez a lehetőség (valamint a parti tenger és az ahhoz kapcsolódó beltenger közötti különbségtétel) ugyanakkor semmilyen szerepet nem játszik a szabályozási rendszerben, amely, mint mondottuk, teljesen más célt kíván elérni, nevezetesen a „tengeri fuvarozási szolgáltatások szabad nyújtásának biztosítását" (1. cikk), és ezen okból e különbségtételt nem kell figyelembe venni.

23. A spanyol kormány elmélete ezen a ponton tehát a szöveg alapján nem támasztható alá. Másrészt ellentétesnek tűnik éppen a rendelet imént bemutatott rendeltetésével. Ugyanis amennyiben a fjordok, torkolatok és öblök tengereit általánosságban ki lehetne zárni a rendelet alkalmazási köréből, fennállna annak a kockázata, hogy a liberalizációból ki lennének zárva az olyan tengerszakaszok, mint amilyen a Ría de Vigo területe is, amelyeken a tengeri fuvarozás különösen intenzív, tehát ahol még fokozottabb a tisztességes verseny feltételeit módosító, indokolatlan korlátozások elkerülésére vonatkozó igény. [10]

24. Ugyanígy megalapozatlannak tartom a spanyol kormány azon elméletét, amely szerint a Ría de Vigo-beli hajózás nem minősül kikötők közötti hajózásnak, mivel az alkalmazandó nemzeti szabályozás alapján az említett öbölben található kikötő egyetlen kikötőterületnek minősül, és a Cíes-szigeteken található kikötő mérete korlátozott, ami jelentősen csökkenti a partraszállási kapacitást.

25. E tekintetben emlékeztetek arra, hogy a 3577/92 rendelet nem határozza meg a „kikötő" fogalmát. A rendeletbe való beillesztésének következtében mindazonáltal közösségi fogalom marad. Mint ilyen, és mivel a rendelet nem hivatkozik kifejezetten a tagállamok jogára, nem határozható meg valamely nemzeti szabályozás alapján. Épp ellenkezőleg: az állandó közösségi ítélkezési

8 – Lásd a Montego Bay-i egyezmény 10. cikkének 4. és 5. pontját.

9 – Az idegen hajók kizárólag a parti tengeren élvezik az ún. „békés áthaladás" jogát (az egyezmény 17. és azt követő cikkei), a beltengereken azonban nem; továbbá a parti állam csak a parti tengeren nem gyakorolhat büntető joghatóságot az ott áthaladó idegen hajó fedélzetén megvalósult tisztán belső jogi tényállás tekintetében (az egyezmény 27. cikke).

10 – A spanyol kormány észrevételeinek több pontján megállapította, hogy a forgalmat és az üzleti nyereséget tekintve Vigo Galicia legjelentősebb kikötője, valamint hogy a Ría de Vigóban évente több mint 1 300 000 utas használja a tengeri utasszállítási szolgáltatást (a válaszbeadvány 7. és 56c pontja).

gyakorlatnak megfelelően „önállóan és egységesen" kell értelmezni az egész közösségben, figyelemmel a rendelkezés „összefüggéseire" és a szabályozás révén „elérni kívánt célra". [11]

26. Márpedig az én álláspontom szerint éppen a 3577/92 rendelet összefüggéseiből és az általa elérni kívánt célból következik, hogy a rendelet alkalmazásában „kikötőnek" kell tekinteni valamennyi olyan építményt, amely – a rajta található infrastruktúrák méretétől függetlenül – lehetővé teszi a tengeren fuvarozandó áruk ki-és berakodását, illetve az utasok ki- és beszállását. Jelzem ugyanis, hogy a „kikötő" szót a rendelet a „kabotázs" („kontinentális", valamint „szigetközi") meghatározása során használja, és ezen utóbbit úgy definiálja, mint „utasok vagy áruk fuvarozása tengeren" „kikötő[k] között" (a 2. cikk a) és b) pontja).

27. Tehát a spanyol kormány álláspontjától eltérően, nem annyira az építmény mérete áll ellentétben a vizsgált fogalommal, hanem inkább a rendeltetése, vagyis arra való alkalmassága, hogy ki- és berakodás, illetve ki- és beszállás biztosításával lehetővé tegye áruk vagy utasok tengeri fuvarozását, illetve szállítását.

11 – Lásd a Bíróság 327/82. sz. Ekro-ügyben 1984. január 18-án hozott ítéletének (EBHT 1984., 107. o.) 11. pontját; a C-287/98. sz. Linster-ügyben 2000. szeptember 19-én hozott ítéletének (EBHT 2000., I-6917. o.) 43. pontját; a C-201/02. sz. Wells-ügyben 2004. január 7-én hozott ítéletének (EBHT 2004., I-723. o.) 37. pontját; a C-55/02. sz., Bizottság kontra Portugália ügyben 2004. október 12-én hozott ítéletének (EBHT 2004., I-9387. o.) 45. pontját; a C-188/03. sz. Junk-ügyben 2005. január 27-én hozott ítéletének (EBHT 2005., I-885. o.) 29. pontját.

28. Ilyen – eltérő méretű – építményekkel mind a part mentén elterülő városok (Vigo, Cangas és Moana), mind a Cíes-szigetek el vannak látva. Ennélfogva az e városok és szigetek közötti árufuvarozási és utasszállítási szolgáltatásokat (kontinentális, illetve szigetközi) kabotázsszolgáltatásoknak kell tekinteni, amelyekre alkalmazandó a 3577/92 rendelet.

29. Miután tehát elismerést nyert a rendelet jelen ügy tekintetében történő alkalmazhatósága, most áttérek a Bizottság által a spanyol kormánnyal szemben előterjesztett egyes kifogások elemző, a magyarázat céljából megfelelő sorrendű vizsgálatára.

Az 1. és 4. cikkekről

30. A fő kifogások a rendelet 1. és 4. cikkének megsértésére vonatkoznak; e cikkek alkalmazzák „a szolgáltatások szabad mozgásá[nak elvé]t a tengeri fuvarozási szolgáltatásokra a tagállamokon belül", illetve meghatározzák azon feltételeket, amelyek esetén ezen elvet a „közszolgáltatások bevezetése" révén korlátozni lehet a „megfelelő [...] fuvarozási szolgáltatás" biztosítása céljából (lásd a negyedik és kilencedik preambulumbekezdést).

31. A Bizottság álláspontja szerint Spanyolország megsértette a hivatkozott rendelkezéseket, mivel olyan törvényt (a 4/1999 törvényt) tartott hatályban, amely:

i) lehetővé teszi a rendelet 4. cikkének (1) bekezdésében foglaltaktól eltérő kontinentális és szigetközi időszaki közszolgáltatási kötelezettségek bevezetését (második kifogás);

ii) hátrányosan megkülönböztető feltételt alkalmaz a kizárólagos köszolgáltatási koncesszió odaítélése során (az első kifogás második része);

iii) a kizárólagos koncesszió tekintetében túlságosan hosszú időszakot állapít meg (az első kifogás első része).

32. Áttérek tehát a fenti kifogások vizsgálatára.

i) A 4. cikk (1) bekezdésében foglaltakon kívüli közszolgáltatási kötelezettségek bevezetéséről (második kifogás)

33. A Bizottság mindenekelőtt azt rója fel Spanyolországnak, hogy megsértette a 4. cikk (1) bekezdését, amely lehetővé teszi valamely tagállam számára, hogy kizárólag a *„szigetekről* induló vagy a *szigetekre* irányuló, valamint a *szigetek* közötti, menetrend szerinti" tengeri fuvarozást tegye közszolgáltatási kötelezettség tárgyává. [12] A Bizottság szerint azonban a 4/1999 törvény a Ría de Vigo-beli valamenynyi utasszállításra előírja e kötelezettség bevezetését, egyetlen fuvarozót jelölve ki mind az öböl városai közötti, menetrend szerinti, tehát kontinentális és nem szigetközi fuvarozás, mind a Ciés-szigeteket érintő időszaki idegenforgalmi, tehát szigetközi, ám nem menetrend szerinti fuvarozás tekintetében.

34. A spanyol kormány a maga részéről elismeri, hogy a Vigo, Cangas és Moana közti útvonalak kontinentális útvonalaknak tekintendők, és a Ciés-szigetekre irányuló útvonalak nem menetrend szerintiek, mivel csak az év egy részében, turisták fuvarozására veszik őket igénybe. A spanyol kormány elismeri tehát, hogy a közszolgáltatási kötelezettségnek mind az öböl városai, mind pedig a szigetek tekintetében történő bevezetése ellentétes a 4. cikk (1) bekezdésének szövegével, ám úgy véli, hogy a megtámadott szabályozás továbbra is összeegyeztethető a rendelettel.

35. a) E kormány álláspontja szerint ugyanis a közszolgáltatási kötelezettség bevezetése szempontjából a rendelet 4. cikke lehetővé teszi, hogy az öböl partján található városokat a szigetekkel hasonlónak tekintsék, mivel az e városok közötti és a szigetek közötti útvonalak is olyan „elszigetelt területeket"

12 – Kiemelés tőlem.

kötnek össze, amelyeknél nincsen szárazföldi összeköttetés, vagy az igen nehézkes. A spanyol törvény tehát közszolgáltatási rendszer alá rendelhette a Ría de Vigo partján található városok közötti fuvarozásokat, mivel a közúti összeköttetések – bár léteznek – költségesebbek, és sokkal több időt igényelnek, mint a tengeren történő közlekedés.

36. Mindenesetre a rendelet minden olyan esetben lehetővé teszi a közszolgáltatási kötelezettség bevezetését, amikor a közérdekből fakadó igény igazolást nyer. Márpedig Spanyolország ilyen igényekre tekintettel vetette közszolgáltatási rendszer alá a Ría de Vigo-beli tengeri utasszállítási szolgáltatásokat. Annak biztosításáról van ugyanis szó, hogy a kabotázsszolgáltatások nyújtása rentábilis legyen, és megőrizzék a védett területek környezeti egyensúlyát.

37. b) Ami az első szempontot illeti, a Galicia autonóm tartomány által megrendelt tanulmányból [13] kiderül, hogy az öböl városai közötti tengeri utasszállítás gazdaságilag nem jövedelmező, ennélfogva azt – a Ciés-szigetekre irányuló utasszállítással, amely az előbbivel szemben elfogadható mértékben rentábilis – egyetlen fuvarozónak, a szolgáltatás engedményesének kell fenntartani.

13 – „Estudio sobre la Viabilidad Económica de la Explotación de los Servicios de Transporte de la Ría de Vigo y de las Islas Cíes prodisposto dalla KPMG Auditores SL" (lásd a Bizottság keresetlevelének 6. mellékletét, 137. és azt követő oldalak).

38. c) E gazdasági igényhez társul továbbá a fent említett, környezetre vonatkozó indokolás. A Cíes-szigetek természetes élőhelyének megóvása érdekében ugyanis a spanyol törvény korlátozta a szigetre beengedhető turisták számát. A spanyol kormány álláspontja szerint ezen korlátok tiszteletben tartásának egyetlen hatékony eszköze az egész öbölre kiterjedő közszolgáltatás bevezetése, illetve egyetlen, kifejezetten ennek ellenőrzésével megbízott fuvarozó kijelölése lett volna.

39. A magam részéről azonnal leszögezem, hogy egyetértek a Bizottsággal, amikor ellentmond a spanyol kormány hivatkozott érvelésének, miszerint: a) a közszolgáltatási kötelezettség bevezetése szempontjából a Ría de Vigo városai nem hasonlíthatók a szigetekhez; b) jelen ügyben nem nyertek bizonyítást olyan gazdasági igények, amelyek – minden rendeleti előíráson túl – igazolnák e kötelezettségeket; c) a hivatkozott környezetvédelmi igények ezek bevezetését nem teszik szükségessé.

40. a) Annak vonatkozásában, hogy az öböl városai a szigetekhez hasonlóaknak tekinthetők-e, fő szabályként osztom a spanyol kormány álláspontját, amely szerint a közszolgáltatási kötelezettség bevezetésének lehetősége (amelyet a 4. cikk (1) bekezdése kizárólag a „szigetekről [induló] vagy a szigetekre irányuló, valamint a szigetek közötti, menetrend szerinti szolgáltatásokra" tart fenn) kiterjeszthető a hosszú fjordok vagy torkolatok mentén elhelyezkedő, közvetlen közúti összeköttetéssel nem rendel-

kező városokból induló, ilyen városokba irányuló, valamint ilyen városok közötti szolgáltatásokra. [14]

41. Véleményem szerint ugyanis e városok helyzte hasonló a szigetekéhez. Hiszen e városokat – csakúgy, mint a szigeteket – kizárólag tengeri úton lehet megközelíteni. Ezek tekintetében is felmerül tehát az igény a másként nem elérhető területekre irányuló, „megfelelő tengeri fuvarszolgáltatás" biztosítására, és ez az egyetlen olyan igény, amely igazolja a „közszolgáltatások bevezetését" (lásd a kilencedik preambulumbekezdést).

42. Ugyanakkor nem hiszem, hogy a jelen ügy tárgyát képező helyzet hasonlítható lenne azon, fent bemutatott helyzetekhez, amelyekre analógia útján kiterjeszthető a 4. cikk (1) bekezdésének alkalmazása.

43. Ugyanis – amint az ügy aktájához csatolt iratokból kiderül – a tengeri összeköttetéseken kívül Vigo, Cangas és Moana rendelkezik közúti és autóút-hálózattal, amely közvetlenül összeköti őket, és amely kellemes utazást tesz lehetővé úgy autóval, mint busszal. Igaz, amint azt a spanyol kormány állítja, hogy az öblön való átkelésre továbbra is a hajó a leggyorsabb és legolcsóbb jármű. [15] Itt azonban nem az számít, hogy a közúti fuvarozáshoz képest értékeljük a tengeri fuvarozás nagyobb vagy kisebb hasznosságát, hanem az, hogy megvizsgáljuk, hogy a kérdéses városok helyzete hasonló-e a szigetekéhez, és így élvezhetik-e a szigeteknek fenntartott különleges bánásmódot.

44. Márpedig, amint azt kifejtettem, úgy vélem, hogy a Ría de Vigo-beli városok helyzete teljességgel különböző, mert ezek tengeri hajóúttal és a meglévő közvetlen közúti összeköttetések használatával szárazföldön is könnyen megközelíthetők.

45. Úgy vélem tehát, hogy ki kell zárni a 4. cikkben foglalt rendszernek az e városokba irányuló útvonalakra való kiterjesztését,

14 – Ezt az álláspontot fogalmazza meg a Bizottság is a szolgáltatásnyújtás szabadsága elvének a tagállamokon belüli tengeri fuvarozásra (tengeri kabotázs) történő alkalmazásáról szóló, 3577/92/EGK tanácsi rendelet értelmezéséről szóló, az Európai Parlamentnek, Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak, valamint a Régiók Bizottságának címzett közleményében (COM(2003) 595). E közleményben, miután emlékeztet arra, hogy „a rendelet 4. cikkének (1) bekezdése értelmében a közszolgáltatási kötelezettségeknek szigetekről vagy a szigetekre irányuló, valamint a szigetek közötti menetrend szerinti" útvonalakra kell vonatkozniuk, a Bizottság úgy véli, hogy a „hosszú torkolatok vagy fjordok, amelyek mintegy 100 km-es kitérővel érhetők el az autóúttól, jelen szakasz alkalmazásában a szigetekhez hasonlíthatók, mivel analóg problémát okozhatnak: elválasztják az egyik települést és körzetét a másiktól".

15 – Az ügy irataiból és a jogvitát megelőző szakaszban a spanyol kormány által készíttetett, a 13. lábjegyzetben hivatkozott tanulmányból kiderül, hogy Cangasból és Moanából Vigo a következőképpen közelíthető meg: i) tengeren, mintegy 6 km-es hajóúttal, amely átlagosan 20 percet és 1,75 eurót igényel; ii) autóúton, 20–25 km-es úttal, 32 perctől és 6 eurótól (autóval) 60 percig és 2,30 euróig (busszal) terjedő idő- és költségráfordítással; iii) közúton, kb. 59 km-t megtéve.

nemcsak azért, mert e kiterjesztés ellentétes e rendelkezés szövegével, hanem azért is, mert az általa előírt különleges igény alapján nem indokolt.

46. Ugyanakkor, amint láttuk, a spanyol kormány további – gazdasági és környezetvédelmi – indokokat terjeszt elő, amelyek álláspontja szerint lehetővé teszik, a rendeletben is figyelembe vett helyzeten túl, a Ría de Vigóban már meglévő közszolgáltatáshoz hasonló közszolgáltatás bevezetését.

47. Véleményem szerint ilyen indokok bemutatása nem teszi lehetővé a 4. cikkben foglalt és pontosan meghatározott esetekre fenntartott rendszer alkalmazásának általánosítását. A feltételezett kiterjesztés ugyanis – azon túl, hogy a rendelet szövege nem támasztja alá – a szolgáltatásnyújtás szabadságának elve és a tengeri fuvarozások biztosításának szükségessége közötti egyensúly felbomlásához vezetne, ami arra késztette a közösségi jogalkotót, hogy bevezesse a közszolgáltatási kötelezettséget, ám kizárólag olyan különleges esetekre (szigetek, illetve hasonló helyzetek), amelyekben e szolgáltatások elengedhetetlenül szükségesnek bizonyulnak.

48. Hangsúlyozom továbbá, hogy a spanyol kormány által előterjesztett további indokok kevéssé meggyőzőek.

49. b) Először is ami a hivatkozott gazdasági igényeket illeti, úgy vélem, hogy a spanyol kormány nem bizonyította, hogy az öböl partjai közötti utasszállítási szolgáltatások nem kellően jövedelmezőek, és így egyetlen fuvarozónak odaítélt nyilvános koncesszió tárgyát kell képezniük. Maga a spanyol kormány is elismerte, hogy az e célból végzett tanulmány (lásd a fenti 37. pontot) elégtelen információkon alapult. [16] Ráadásul beadványában többször jelezte, hogy a szóban forgó útvonalakon folyó forgalom különösen intenzív, ami arra engedne következtetni, hogy ezen útvonalak profitot eredményezhetnek. [17]

50. c) Végezetül pedig a környezetvédelemi igénnyel kapcsolatban Spanyolország azt állította, hogy a Ría de Vigo-beli közszolgáltatás bevezetését igazolja annak szükségessége, hogy a spanyol törvény előírásai szerint a természetes élőhely megóvása érdekében korlátozzák a Cíes-szigetekre irányuló forgalmat. Egyetértek ugyanakkor a Bizottsággal, amikor azt állítja, hogy az ilyen ellenőrzés rendelkezésére álló eszközei közül a Spanyolország által választott (az öböl egész utasszállításának egyetlen fuvarozó részére 20 évre történő kizárólagos koncesszióba engedése) messze a legkorlátozóbb, és ugyanez az ellenőrzés könnyen elvégezhető lenne

16 – Lásd a spanyol kormány válaszának 20. és 70. pontját, illetve a tanulmány 4. oldalát (a Bizottság keresetlevelével csatolt melléklet 143. oldala).

17 – Az utasforgalom mintegy 1 300 00 személy évente.

több gazdasági szereplő számára nyitva álló rendszerben is, más eszközök útján, például a rendelkezésre álló belépőjegyek foglalási és vételi rendszerének megteremtésével.

51. A fentebb bemutatott indokok alapján úgy vélem tehát, hogy a Bizottság második kifogásának helyt kell adni.

ii) A közszolgáltatás kizárólagos koncessziójának odaítélése során alkalmazott hátrányosan megkülönböztető szempontról (az első kifogás második része)

52. A Bizottság úgy véli, hogy Spanyolország azért is megsértette a rendelet 1. és 4. cikkét, mert a Ría de Vigo-beli közszolgáltatás engedményesének kiválasztását a 4/1999 törvény a fenti öbölben szerzett utasszállítási tapasztalathoz kötötte, ami a már területen tevékenykedő fuvarozókhoz képest nyilvánvalóan hátrányosan érintheti a közösségi fuvarozókat.

53. E tekintetben a spanyol kormány azzal védekezik, hogy ez a körülmény nem volt meghatározó a jelenlegi fuvarozó kiválasztásakor, mivel az a versenykiírásban meghirdetett szolgáltatást kizárólag a törvényben foglalt szempontok alapján nyerte el. Viszonválaszában ugyanakkor a spanyol kormány jelezte, hogy a vitatott szempontot a 2003. december 23-i 9/2003 törvény hatályon kívül helyezte.

54. Ez utóbbi kérdés kapcsán csupán arra emlékeztetnék, hogy az állandó ítélkezési gyakorlat értelmében „a kötelezettségszegés fennállását azon helyzet alapján kell megítélni, amelyben a szóban forgó tagállam az indokolással ellátott véleményben közölt határidő lejártakor volt". [18] A jelen jogvita szempontjából nem bírhat tehát jelentőséggel az utolsóként hivatkozott törvény, mivel az csak az említett határidőt követően helyezte hatályon kívül a Bizottság által vitatott szabályozást.

55. Az ügy érdeme szempontjából emlékeztetek továbbá arra, hogy a 3577/92 rendelet 4. cikk (1) bekezdésének második mondata értelmében „[a]mennyiben egy tagállam közszolgáltatási szerződést köt, vagy közszolgáltatási kötelezettséget ró ki, akkor azt az összes közösségbeli hajótulajdonossal szemben a megkülönböztetés tilalmának elvét követve kell megtennie".

56. Hátrányosan megkülönböztetőnek tűnik ugyanakkor, amint azt a Bizottság kiemelte, a Ría de Vigo-beli tapasztalat előírása, mivel e

18 – Lásd különösen a Bíróság C-147/00. sz., Bizottság kontra Franciaország ügyben 2001. március 15-én hozott ítéletének (EBHT 2001., I-2387. o.) 26. pontját; a C-173/01. sz., Bizottság kontra Görögország ügyben 2002. július 4-én hozott ítéletének (EBHT 2002., I-6129. o.) 7. pontját és a C-114/02. sz., Bizottság kontra Franciaország ügyben 2003. április 10-én hozott ítéletének (EBHT 2003., I-3783. o.) 9. pontját.

feltételt kizárólag olyan hajótulajdonosok teljesíthetik, akik már tevékenykedtek ebben az öbölben, a közösségi hajótulajdonosok azonban nem.

57. Az sem releváns, hogy az említett szempont nem bizonyult döntőnek a szóban forgó különleges szolgáltatás odaítélése során, és konkrétan nem okozott kárt a többi szolgáltatónak. Ugyanis „mivel a tagállam kötelezettségszegésének megállapítása nem függ az ebből következő kár meglététől", a tagállam nem hivatkozhat – amint azt Spanyolország teszi – azon kifogásra, hogy a kötelezettségszegésből nem származott kára magánszemélyeknek vagy a többi tagállamnak.[19]

58. A fent bemutatott okoknál fogva úgy vélem, hogy az első kifogás második részének helyt kell adni.

iii) A közszolgálati kizárólagos koncesszió túl hosszú időtartamáról

59. A Bizottság azt állítja végezetül, hogy Spanyolország megsértette a rendelet 1. és 4. cikkét, mivel a Ría de Vigo-beli tengeri utasszállítási kizárólagos koncesszió időtartama (húsz év, amely további tíz évvel meghosszabbítható) túlságosan hosszú, ily módon ezen időszakra megbéníthatja az öbölbeli kabotázsszolgáltatások szabad nyújtását.

60. A spanyol kormány elutasítja a kifogást, és azt állítja, hogy ezt az időtartamot igazolja az engedményes által a kért szolgáltatások nyújtásához végzendő jelentős – különösen az öbölben közlekedő hajók beszerzéséhez kapcsolódó – beruházások amortizációjának szükségessége.

61. Ez az érv véleményem szerint nem meggyőző.

62. Igaz, hogy a rendelet egyáltalán nem határoz meg maximális időtartamot a kabotázs-közszolgáltatás koncessziója tekintetében. Ugyanakkor ez nem jelenti, hogy a tagállamok e tekintetben korlátlan diszkrecionális jogkörrel rendelkeznének, és tetszésük szerint határozhatnák meg e koncessziók időtartamát. Épp ellenkezőleg: az erre vonatkozó korlátozások levezethetők a rendelet 1. és 4. cikkének rendszertani értelmezéséből.

63. Ennek kapcsán emlékeztetek arra, hogy – amint azt a Bíróság az Analir-ítéletben[20] kifejtette – a közszolgáltatási kötelezettség

19 – E tekintetben lásd a Bíróság C-263/93. sz., Bizottság kontra Belgium ügyben 1997. december 18-án hozott ítéletének (EBHT 1997., I-7453. o.) 30. pontját és a C-175/97. sz., Bizottság kontra Franciaország ügyben 1998. március 5-én hozott ítéletének (EBHT 1998., I-963. o.) 14. pontját.

20 – A Bíróság C-205/99. sz. Analir-ügyben 2001. február 20-án hozott ítélete (EBHT 2001., I-1271. o.).

bevezetése korlátozza a szabad szolgáltatásnyújtás tengeri kabotázsra vonatkozó, 1. cikkben foglalt általános elvét. Következésképpen e szolgáltatás állami szabályozásának, azon túl, hogy indokolhatónak kell lennie a máshogyan nem megközelíthető területek felé irányuló megfelelő tengeri fuvarozási szolgáltatások biztosításának céljával, tekintettel kell lennie az arányosság elvére is, és ezért nem haladhatja meg az elérni kívánt célhoz „szükséges és arányos" mértéket.[21]

64. Márpedig az én véleményem az, hogy a 4/1999 törvény meghaladta ezt a mértéket.

A 7. cikk megsértéséről

65. Ugyanis még ha elismernénk is, hogy a Ría de Vigo-beli megfelelő fuvarozási szolgáltatás nyújtása különleges beruházásokat tesz szükségessé (különösen megfelelő kialakítású hajók beszerzését), amelyek hosszú amortizációs időszakot igényelnek, úgy vélem, hogy e szolgáltatás nyújtása a húszéves (továbbá kizárólagos) koncessziónál kevésbé megszorító intézkedések révén is biztosítható, mint például azon kötelezettség bevezetése, hogy a szolgáltatási szerződést újonnan elnyerők vegyék át vagy béreljék az előző fuvarozótól a korábban használt hajókat.[22]

66. Ezen oknál fogva azt javasolom, hogy a Bíróság adjon helyt a Bizottság első kifogása első részének is.

67. Összefoglalva a fenti megállapításokat: úgy vélem, Spanyolország megsértette a rendelet 1. és 4. cikkét, és ezért a Bizottság első és második kifogásának is helyt kell adni.

68. Harmadik kifogásával a Bizottság felrója Spanyolországnak, hogy megsértette a 7. cikket, mivel – az e rendelkezésben foglaltakkal ellentétben – a 4/1999 törvény a rendelet hatálybalépése (1993. január 1-je) előtt alkalmazandó szabályoknál megszorítóbb szabályokat vezetett be.

69. Előzetesen meg kell állapítanom, hogy mivel fentebb már javasoltam annak kimondását, hogy e szabályok ellentétesek a rendelet 1. és 4. cikkével, e kifogás vizsgálatát nem tartom szükségesnek, annál is inkább, mivel az alperes kormány ezt nem támadta meg. Az elemzés teljessége kedvéért azonban ennek vizsgálatát is elvégzem.

21 – A fent hivatkozott Analir-ítélet 25. pontja. E vonatkozásban lásd még a Bíróság C-76/90. sz. Säger-ügyben 1991. július 25-én hozott ítéletének (EBHT 1991., I-4221. o.) 15. pontját; a C-19/92. sz. Kraus-ügyben 1993. március 31-én hozott ítéletének (EBHT 1993., I-1663. o.) 32. pontját; a C-55/94. sz. Gebhard-ügyben 1995. novembre 30-án hozott ítéletének (EBHT 1995., I-4165. o.) 37. pontját és a C-272/94. sz. Guiot-ügyben 1996. március 28-án hozott ítéletének (EBHT 1996., I-1905. o.) 11. és 13. pontját.

22 – E tekintetben lásd a Bizottság közleményének (hivatkozás a 14. lábjegyzetben) 5.3.2.1. pontját.

70. Amint azt fentebb jeleztem, Spanyolország elismeri, hogy a 4/1999 törvény a Ría de Vigo-beli kabotázsszolgáltatások nyújtását az azt megelőző 1984. június 11-i határozatnál megszorítóbb módon szabályozta. Spanyolország elismeri, hogy ez utóbbi határozat a 4/1999 törvénnyel ellentétben semmiféle kizárólagos jogról nem rendelkezik a szóban forgó szolgáltatások nyújtása tekintetében, e szolgáltatások nyújtását csupán egy tízéves (és nem pedig húszéves) időszakra szóló, meghosszabbítható engedély kibocsátásától teszi függővé.

71. A fentiek ellenére felteszem azt a kérdést, hogy helyt kell-e adni a Bizottság kifogásának.

72. Álláspontja alátámasztásához a Bizottság a rendelet 7. cikkére hivatkozik, amely mindössze annyit ír elő, hogy „[a]z e rendelet hatálya alá tartozó ügyekre a Szerződés 62. cikke vonatkozik". Ez utóbbi rendelkezés pedig előírja, hogy „[h]a e szerződés másként nem rendelkezik, a tagállamok nem vezethetnek be új korlátozásokat a szolgáltatásnyújtásnak az e szerződés hatálybalépésének időpontjáig ténylegesen elért szabadságára vonatkozóan".

73. A 3577/92 rendelet értelmezésére vonatkozó közleményében a Bizottság továbbá emlékeztetett arra, hogy a Szerződés azon rendelkezését, amelyre a 7. cikk hivatkozik, az Amszterdami Szerződés hatályon kívül helyezte. Ugyanakkor a Bizottság álláspontja szerint „a 7. cikkben foglalt *stand-still* záradék [...] továbbra is érvényes marad".[23] Ezen álláspontját a Bizottság a tárgyalás során megerősítette.

74. Véleményem szerint ugyanakkor vitatható ezen álláspont megalapozottsága, még akkor is, ha eltekintünk a Szerződés 62. cikkének hatályon kívül helyezésének hatásaival kapcsolatos vitától. Ugyanis ha annak alátámasztása érdekében, hogy a rendelkezés alapját képező elv a rendelkezés megszüntét követően is tovább él, el akarnánk is tekinteni e hatályon kívül helyezéstől, véleményem szerint itt egyéb megfontolásra kell hivatkozni.

75. Az én véleményem ugyanis az, hogy az ún. *stand-still* záradékoknak akkor van értelmük, amikor fokozatos liberalizáció keretén belül a tagállamok számára elismerést nyer annak lehetősége, hogy valamely átmeneti időszak folyamán fenntarthatják a meglévő korlátozásokat; a lehetőséghez gyakorta az újabb korlátozó intézkedések bevezetésének szigorú tilalma kapcsolódik (vagyis az ún. *stand-still* kötelezettség).[24]

23 – Lásd a Bizottság közleményének (hivatkozás a 14. lábjegyzetben) 2.1. pontját.

24 – Például az Amszterdami Szerződést megelőzően a Szerződés 59. cikke mindössze annak előírására szorítkozott, hogy „[a]z alábbiakban megállapított rendelkezéseknek megfelelően az *átmeneti időszak alatt fokozatosan* el kell törölni a Közösségen belüli szolgáltatásnyújtás szabadságára vonatkozó minden korlátozást a tagállamok olyan állampolgárai tekintetében, akik a Közösségnek nem abban a tagállamában letelepedettek, mint a szolgáltatást igénybe evő személy" (kiemelés tőlem). E tekintetben a 62. cikk úgy rendelkezett, hogy „[h]a e szerződés másként nem rendelkezik, a tagállamok nem vezethetnek be *új* korlátozásokat a szolgáltatásnyújtásnakaz e szerződés hatálybalépésének időpontjáig ténylegesen elért szabadságára vonatkozóan" (kiemelés tőlem).

76. Más a helyzet ugyanakkor, ha valamely szabályozási terület pontos jogszabályi keretre hivatkozik (mint jelen ügyben a szolgáltatások szabad nyújtásának ágazatában az EK 49 – EK 55. cikkben foglaltakra, illetve a tengeri kabotázs speciális területén a rendeletben megállapítottakra [25]), amely pontosítja, mely korlátozások tilosak, és melyek megengedettek. Ezekben az esetekben, úgy vélem, a fenti záradékok elvesztik szerepüket, további fennmaradásuk tehát nem indokolt, mivel a vonatkozó nemzeti szabályozás jogszerűsége többé nem a korábbi helyzet, hanem az időközben hatályba lépett közösségi szabályozás vonatkozásában mérlegelendő.

77. Hogy érthetőbb legyek: úgy vélem, hogy a jelen eljárás során nem róható fel Spanyolországnak, hogy megsértette a rendelet 7. cikkét, amely a kabotázsról szóló szabályozás hatálybalépésével immár elvesztette rendeltetését; ellenben felróható neki az, hogy az általa előírt közszolgáltatási kötelezettségek, *függetlenül attól, hogy azok megszorítóbbak-e a korábbi szabályozásnál,* ellentmondanak a rendelet 1. és 4. cikkében meghatározott feltételeknek.

78. Ezen oknál fogva, és ezen különleges értelemben, úgy vélem, a vizsgált kifogásnak nem lehet helyt adni.

25 – 1999. január 1-jétől kezdve a rendeletben foglalt szabályozás alkalmazandó minden tengeri kabotázsszolgáltatásra valamennyi tagállamban, csupán Görögország kivétel, ahol a teljes liberalizáció csak 2004. január 1-jétől valósult meg (lásd a 6. cikket).

A 9. cikk megsértéséről

79. Negyedik kifogásával a Bizottság felrója Spanyolországnak, hogy megsértette a 3577/92 rendelet 9. cikkét, mert a 4/1999 törvény elfogadását megelőzően nem konzultált a Bizottsággal.

80. E rendelkezés előírja ugyanis, hogy e rendelet végrehajtására vonatkozó törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezések elfogadása előtt a tagállamok konzultálnak a Bizottsággal, és bármilyen így elfogadott intézkedésről tájékoztatják a Bizottságot.

81. E tekintetben a spanyol kormány csupán azzal védekezett, hogy a rendelet és így a 9. cikk alkalmazhatatlan a Ría de Vigóban nyújtott fuvarozási szolgáltatások tekintetében.

82. Úgy vélem, amint azt fentebb láttuk (lásd a 18. és azt követő pontokat), hogy a 3577/92 rendelet e szolgáltatások tekintetében alkalmazható, ebből pedig az következik, hogy Spanyolországnak konzultálnia kellett volna a Bizottsággal a 4/1999 törvény elfogadása előtt. Mivel ezt nem tette meg, megsértette a rendelet 9. cikkét.

83. Úgy vélem tehát, hogy az utolsó kifogásnak helyt kell adni.

IV – A költségekről

84. Az eljárási szabályzat 69. cikkének 2. §-a alapján a Bíróság a pervesztes felet kötelezi a költségek viselésére, ha a pernyertes fél ezt kérte. A Spanyol Királyságot, mivel pervesztes lett, a Bizottság kérelmének megfelelően kötelezni kell a költségek viselésére.

V – Végkövetkeztetések

85. A fenti megfontolások alapján azt javasolom, hogy a Bíróság az alábbi választ adja a feltett kérdésre:

„1. A Spanyol Királyság, mivel hatályban tartotta azt a szabályozást:

– amely lehetővé teszi a Ría de Vigo-beli tengeri utasszállítási szolgáltatások egyetlen szolgáltatónak húszéves időtartamra történő koncesszióba adását, és előírja, hogy a koncesszió odaítélésének egyik feltétele az említett öbölben szerzett fuvarozási tapasztalat, amivel a jelenlegi fuvarozónak kedvez;

– amely lehetővé teszi, hogy közszolgáltatási kötelezettségeknek lehessen alávetni a meghatározott időszakhoz kötött, szigetközi fuvarozási szolgáltatásokat, illetve a kontinentális kikötők közötti, menetrend szerinti fuvarozási szolgáltatásokat;

– amelyről elfogadása előtt egyáltalán nem konzultáltak a Bizottsággal,

megsértette a szolgáltatásnyújtás szabadsága elvének a tagállamokon belüli tengeri fuvarozásra (tengeri kabotázs) történő alkalmazásáról szóló, 1992. december 7-i 3577/92/EGK tanácsi rendelet 1., 4., 7.és 9. cikkét.

2. A Bíróság a keresetet ezt meghaladó részében elutasítja.

3. A Bíróság a Spanyol Királyságot kötelezi a költségek viselésére."