

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (δεύτερο τμήμα)
της 9ης Μαρτίου 2006*

Στην υπόθεση C-323/03,

με αντικείμενο προσφυγή του άρθρου 226 ΕΚ λόγω παραβάσεως, η οποία ασκήθηκε στις 24 Ιουλίου 2003,

Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπούμενη από την I. Martínez del Peral και τον K. Simonsson, με τόπο επιδόσεων στο Λουξεμβούργο,

προσφεύγουσα,

κατά

Βασιλείου της Ισπανίας, εκπροσωπούμενου από την L. Fraguas Gadea και τον J. M. Rodríguez Cárcamo, με τόπο επιδόσεων στο Λουξεμβούργο,

καθού,

* Γλώσσα διαδικασίας: η ισπανική.

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (δεύτερο τμήμα),

συγκείμενο από τους C. W. A. Timmermans (εισηγητή), πρόεδρο τμήματος, J. Makarczyk, R. Silva de Lapuerta, P. Kūris και J. Klučka, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: A. Tizzano

γραμματέας: M. Ferreira, κύρια υπάλληλος διοικήσεως,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της επ' ακροατηρίου συζητήσεως της 15ης Σεπτεμβρίου 2005,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 10ης Νοεμβρίου 2005,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Με το δικόγραφο της προσφυγής της, η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων ζητεί από το Δικαστήριο να αναγνωρίσει ότι το Βασίλειο της Ισπανίας, διατηρώντας σε ισχύ κανονιστική ρύθμιση η οποία:

- επιτρέπει την ανάθεση των υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς εντός της ría de Vigo σε ένα μόνο μεταφορέα για χρονικό διάστημα είκοσι ετών και προβλέπει ως κριτήριο αναθέσεως, μεταξύ άλλων, την πείρα στις μεταφορές εντός της ría de Vigo,

- επιτρέπει να εξαρτάται από τον όρο παροχής δημόσιας υπηρεσίας η παροχή εποχικών υπηρεσιών μεταφοράς προς τα νησιά ή τακτικών υπηρεσιών μεταφοράς μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής χώρας,

- επιτρέπει την καθιέρωση ενός συστήματος περιοριστικότερου από αυτό που ίσχυε κατά την ημερομηνία ενάρξεως ισχύος του κανονισμού (ΕΟΚ) 3577/92 του Συμβουλίου, της 7ης Δεκεμβρίου 1992, για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ) (ΕΕ L 364, σ. 7), εν προκειμένω δε του συστήματος που επιβάλλει η απόφαση της 11ης Ιουνίου 1984,

- προ της εκδόσεώς της, δεν αποτέλεσε αντικείμενο διαβουλεύσεων μεταξύ του Βασιλείου της Ισπανίας και της Επιτροπής,

παρέβη τα άρθρα 1, 4, 7 και 9 του κανονισμού 3577/92 και τις υποχρεώσεις που υπέχει από τον εν λόγω κανονισμό και από τη Συνθήκη ΕΚ.

Το νομικό πλαίσιο

Το κοινοτικό δίκαιο

- 2 Το πρώτο εδάφιο του άρθρου 59 της Συνθήκης ΕΚ (νυν, κατόπιν τροποποιήσεως, άρθρου 49 ΕΚ) όριζε τα εξής:

«Στο πλαίσιο των κατωτέρω διατάξεων, οι περιορισμοί της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στο εσωτερικό της Κοινότητας καταργούνται προοδευτικώς κατά τη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου, όσον αφορά τους υπηκόους των κρατών μελών που είναι εγκατεστημένοι σε κράτος της Κοινότητας άλλο από εκείνο του αποδέκτου της παροχής.»

- 3 Το άρθρο 62 της Συνθήκης ΕΚ (το οποίο καταργήθηκε με τη Συνθήκη του Άμστερνταμ) όριζε τα εξής:

«Τα κράτη μέλη δεν εισάγουν νέους περιορισμούς, όσον αφορά την παροχή υπηρεσιών, στην ελευθερία που έχει πράγματι επιτευχθεί κατά την έναρξη της ισχύος της παρούσης Συνθήκης, εκτός αν η Συνθήκη ορίζει άλλως.»

- 4 Το άρθρο 1, παράγραφος 1, του κανονισμού 3577/92 ορίζει τα εξής:

«Από την 1η Ιανουαρίου 1993 εφαρμόζεται η ελεύθερη κυκλοφορία υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών εντός κράτους μέλους (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ) για τους πλοιοκτήτες της Κοινότητας των οποίων τα σκάφη είναι νηολογημένα σε κράτος μέλος και φέρουν τη σημαία του, υπό τον όρο ότι τα σκάφη αυτά πληρούν όλες τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για να εκτελούν ενδομεταφορές στο εν λόγω κράτος μέλος [...].»

- 5 Κατά το άρθρο 2 του κανονισμού 3577/92:

«Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού:

- 1) ως “υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών εντός κράτους μέλους (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ)” νοούνται οι υπηρεσίες που παρέχονται κατά κανόνα έναντι αμοιβής και περιλαμβάνουν ειδικότερα:

α) θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ ηπειρωτικών λιμένων: τις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής χώρας ή του κυρίου εδάφους ενός και του αυτού κράτους μέλους χωρίς προσεγγίσεις σε νησιά·

[...]

γ) θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων σε νησιά: τις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων μεταξύ:

— λιμένων της ηπειρωτικής χώρας και λιμένων ενός ή περισσότερων νησιών ενός και του αυτού κράτους μέλους,

— λιμένων των νησιών ενός και του αυτού κράτους μέλους·

[...]

6 Το άρθρο 4, παράγραφος 1, του κανονισμού 3577/92 ορίζει:

«Οποιοδήποτε κράτος μέλος μπορεί να συνάψει συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας ή να επιβάλει υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας, ως προϋπόθεση για την παροχή υπηρεσιών ενδομεταφορών, σε ναυτιλιακές εταιρείες που συμμετέχουν σε τακτικές γραμμές από και προς νησιά καθώς και μεταξύ τους.»

7 Το άρθρο 6 του κανονισμού 3577/92 ορίζει τα εξής:

«1. Κατά παρέκκλιση, μπορούν να εξαιρεθούν προσωρινά από την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού οι ακόλουθες υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών στη Μεσόγειο και κατά μήκος των ισπανικών, των πορτογαλικών και των γαλλικών ακτών:

— υπηρεσίες κρουαζιέρων, έως την 1η Ιανουαρίου 1995,

- μεταφορά στρατηγικών εμπορευμάτων (πετρέλαιο, πετρελαιοειδή και πόσιμο νερό), έως την 1η Ιανουαρίου 1997,

- υπηρεσίες με σκάφη των 650 GT, έως την 1η Ιανουαρίου 1998,

- τακτικές γραμμές επιβατικών μεταφορών και πορθμείων, έως την 1η Ιανουαρίου 1999.

2. Κατά παρέκκλιση, οι θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων σε νησιά της Μεσογείου και οι θαλάσσιες ενδομεταφορές σε σχέση με τα αρχιπελάγη των Καναρίων Νήσων, των Αζόρων και της Μαδέρας, καθώς και τη Θέουτα και τη Μελίλια, τα γαλλικά νησιά κατά μήκος της ακτής προς τον Ατλαντικό και τα Γαλλικά Υπερπόντια Διαμερίσματα εξαιρούνται προσωρινά από την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού έως την 1η Ιανουαρίου 1999.

3. Για λόγους οικονομικής και κοινωνικής συνοχής, η παρέκκλιση που προβλέπεται στην παράγραφο 2 επεκτείνεται στην Ελλάδα έως την 1η Ιανουαρίου 2004 για τακτικές γραμμές επιβατικών μεταφορών και πορθμείων και για μεταφορές που εκτελούν σκάφη κάτω των 650 GT.»

8 Το άρθρο 7 του κανονισμού 3577/92 ορίζει:

«Το άρθρο 62 της Συνθήκης εφαρμόζεται στα θέματα που καλύπτει ο παρών κανονισμός».

9 Κατά το άρθρο 9 του κανονισμού 3577/92:

«Πριν από τη θέσπιση νομοθετικών, κανονιστικών ή διοικητικών διατάξεων κατ' εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, τα κράτη μέλη ζητούν τη γνώμη της Επιτροπής. Ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά με τα μέτρα που θεσπίζονται κατά τον τρόπο αυτό.»

Η εθνική κανονιστική ρύθμιση

- 10 Στις 9 Απριλίου 1999, η Αυτόνομη Κοινότητα της Γαλικίας εξέδωσε τον νόμο 4/1999, ο οποίος ορίζει ότι η θαλάσσια μεταφορά επιβατών εντός της ρία de Vigo [κολπώσεως που σχηματίζεται στις εκβολές ποταμού] αποτελεί δημόσια υπηρεσία για την παροχή της οποίας αρμόδια είναι η τοπική κυβέρνηση της Γαλικίας (ley 4/1999 de declaración de servicio público de titularidad de la Junta de Galicia del transporte público marítimo de viajeros en la ría de Vigo, BOE [Επίσημη Εφημερίδα του Βασιλείου της Ισπανίας] αριθ. 118, της 18ης Μαΐου 1999, σ. 18552, στο εξής: νόμος 4/1999).
- 11 Κατά το άρθρο 2, παράγραφοι 2 και 3, του νόμου αυτού, οι τοπικές διοικητικές αρχές της Γαλικίας διαχειρίζονται εμμέσως τις υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών εντός της ρία de Vigo μέσω δημόσιας αναθέσεως της υπηρεσίας επί είκοσι έτη, με δυνατότητα παρατάσεως για δέκα κατ' ανώτατο όριο έτη.
- 12 Το άρθρο 3 του νόμου 4/1999 ορίζει ότι η παροχή της υπηρεσίας θα ανατίθεται με δημόσιο διαγωνισμό, ενώ για την ανάθεση θα λαμβάνεται υπόψη, μεταξύ άλλων, η πείρα στον τομέα των μεταφορών στη ρία de Vigo, η ποιότητα των υπηρεσιών, το ύψος των ναύλων, η δέσμευση του εργοδότη να προσλαμβάνει εργαζομένους στις μεταφορές εντός της ρία de Vigo βάσει κριτηρίων πείρας και επαγγελματισμού, καθώς και βάσει εγγυών όσον αφορά την προστασία του φυσικού περιβάλλοντος των νήσων Cíes.

- 13 Το καθεστώς που ίσχυε προ της θέσεως σε ισχύ του νόμου 4/1999 είχε θεσπισθεί με απόφαση της 11ης Ιουνίου 1984, η οποία εξαρτούσε την παροχή τακτικών υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων μεταξύ Vigo και Cangas και μεταξύ Vigo και Moaña από τη χορήγηση άδειας δεκαετούς ισχύος με δυνατότητα ανανεώσεως.

Η προ της ασκήσεως της προσφυγής διαδικασία

- 14 Κατόπιν καταγγελιών που έλαβε, η Επιτροπή, εκτιμώντας ότι ο νόμος 4/1999 δεν ήταν σύμφωνος με τον κανονισμό 3577/92, απέστειλε στο Βασίλειο της Ισπανίας, στις 19 Ιουλίου 2000, έγγραφο οχλήσεως, στο οποίο το Βασίλειο της Ισπανίας απάντησε με έγγραφο της 5ης Οκτωβρίου 2000.
- 15 Η Επιτροπή, δεδομένου ότι δεν έκρινε ικανοποιητικές τις απαντήσεις που δόθηκαν με το έγγραφο αυτό, απηύθυνε στις 7 Μαΐου 2001 αιτιολογημένη γνώμη στο Βασίλειο της Ισπανίας, καλώντας το εν λόγω κράτος μέλος να λάβει τα αναγκαία μέτρα προκειμένου να συμμορφωθεί προς την αιτιολογημένη αυτή γνώμη εντός προθεσμίας δύο μηνών από της κοινοποίησής της.
- 16 Η Επιτροπή, εκτιμώντας ότι οι ισπανικές αρχές δεν είχαν λάβει τα μέτρα που απαιτούνταν για τη συμμόρφωσή τους προς τις υποχρεώσεις που υπέχουν από τον κανονισμό 3577/92, αποφάσισε να ασκήσει την υπό κρίση προσφυγή.

Επί της προσφυγής

Επί της εφαρμογής του κανονισμού 3577/92 στις υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς εντός της ría de Vigo

- 17 Πριν εξετασθούν οι τέσσερις αιτιάσεις που διατυπώνει η Επιτροπή και οι οποίες αντλούνται, αντιστοίχως, από παράβαση των άρθρων 1, 4, 7 και 9 του κανονισμού 3577/92, επιβάλλεται η εξέταση του επιχειρήματος της Ισπανικής Κυβερνήσεως κατά το οποίο η προσφυγή είναι, εν πάση περιπτώσει, αβάσιμη, για τον λόγο ότι ο εν λόγω κανονισμός δεν εφαρμόζεται στις διεπόμενες από τον νόμο 4/1999 υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς εντός της ría de Vigo.
- 18 Κατά την Ισπανική Κυβέρνηση, ως «θαλάσσια ενδομεταφορά» πρέπει να νοείται η διά θαλάσσης μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών μεταξύ λιμένων. Η θαλάσσια μεταφορά εντός της ría de Vigo δεν αποτελεί, όμως, ούτε διά θαλάσσης μεταφορά ούτε μεταφορά μεταξύ λιμένων, κατά την έννοια που δίδει στους όρους αυτούς ο κανονισμός 3577/92.
- 19 Καταρχάς, όσον αφορά την έννοια της μεταφοράς διά θαλάσσης, η Ισπανική Κυβέρνηση υποστηρίζει ότι η κοινοτική ρύθμιση περί θαλάσσιων μεταφορών αφορά την εκείθεν των εσωτερικών υδάτων θαλάσσια περιοχή και όχι τα εσωτερικά ύδατα. Η εκείθεν των εσωτερικών υδάτων θαλάσσια περιοχή αντιστοιχεί, όμως, στην αιγιαλίτιδα ζώνη, όπως αυτή ορίζεται από τις διεθνείς συνθήκες και, ειδικότερα, από το άρθρο 8, παράγραφος 1, της Συμβάσεως των Ηνωμένων Εθνών για το δικαίο της θάλασσας, της 10ης Δεκεμβρίου 1982 (στο εξής: Σύμβαση του Μοντέγκο Μπαίου), η οποία κυρώθηκε στις 20 Δεκεμβρίου 1996 (ΒΟΕ αριθ. 39, της 14ης Φεβρουαρίου 1997, σ. 4966), το οποίο αντιδιαστέλλει την αιγιαλίτιδα ζώνη προς τα εσωτερικά ύδατα, ήτοι προς τα ύδατα που βρίσκονται εντεύθεν της γραμμής βάσεως της αιγιαλίτιδας ζώνης.

- 20 Επιπλέον, κατά την εν λόγω κυβέρνηση, βάση του κανονισμού 3577/92 αποτελεί η αρχή ότι η ενδομεταφορά συνιστά ουσιώδες στοιχείο του κοινοτικού συστήματος συγκοινωνιών και, παράλληλα, αναγκαίο για τη δημιουργία της εσωτερικής αγοράς θεσμό. Εντούτοις, εν αντιθέσει προς την εξωτερική ναυσιπλοΐα ή τη ναυσιπλοΐα στην αιγιαλίτιδα ζώνη, η εκτελούμενη εξ ολοκλήρου εντός των εσωτερικών υδάτων ναυσιπλοΐα έχει εξαιρετικά περιορισμένο οικονομικό και κοινωνικό αντίκτυπο και επιδρά ελάχιστα στον σκοπό δημιουργίας της εσωτερικής αγοράς σε κοινοτικό επίπεδο.
- 21 Δεύτερον, η Ισπανική Κυβέρνηση υποστηρίζει ότι η ναυσιπλοΐα εντός της ρία de Vigo δεν αποτελεί ναυσιπλοΐα μεταξύ λιμένων, καθώς, αφενός, δυνάμει της εφαρμοστέας εθνικής κανονιστικής ρυθμίσεως, η εν λόγω ρία αποτελεί, στο σύνολό της, τμήμα της ζώνης υπηρεσιών του λιμένα του Vigo και, αφετέρου, οι νήσοι Cíes δεν διαθέτουν λιμένα αλλά μόνο μία αποβάθρα για την αποβίβαση των επιβατών η οποία προσφέρει εξαιρετικά περιορισμένη δυνατότητα προσδέσεως.
- 22 Τέλος, η εν λόγω κυβέρνηση εκτιμά ότι από τον ορισμό των εννοιών «θαλάσσια περιοχή» και «λιμενική περιοχή» του άρθρου 2 της οδηγίας 98/18/ΕΚ του Συμβουλίου, της 17ης Μαρτίου 1998, για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία (ΕΕ L 144, σ. 1), προκύπτει ότι η λιμενική περιοχή περικλείει όλα τα ύδατα της ρία de Vigo. Επομένως, βάσει της ίδιας της κοινοτικής κανονιστικής ρυθμίσεως, η περιοχή αυτή δεν θεωρείται θαλάσσια περιοχή.
- 23 Για την ερμηνεία μιας διατάξεως του κοινοτικού δικαίου πρέπει να λαμβάνεται υπόψη όχι μόνον το γράμμα της αλλά και το πλαίσιο στο οποίο αυτή εντάσσεται, καθώς και οι σκοποί της κανονιστικής ρυθμίσεως της οποίας αποτελεί τμήμα (βλ. απόφαση της 7ης Ιουνίου 2005, C-17/03, VEMW κ.λπ., Συλλογή 2005, σ. I-4985, σκέψη 41, και την εκεί παρατιθέμενη νομολογία).
- 24 Επομένως, για την ερμηνεία του όρου «θαλάσσιες μεταφορές [...] μεταξύ λιμένων», ο οποίος χρησιμοποιείται στον ορισμό της ενδομεταφοράς μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής χώρας και της ενδομεταφοράς μεταξύ νησιωτικών λιμένων του άρθρου

2, παράγραφος 1, στοιχεία α' και γ', του κανονισμού 3577/92, πρέπει να ληφθεί υπόψη ο σκοπός του κανονισμού αυτού, ήτοι η πραγμάτωση της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών θαλάσσιας ενδομεταφοράς υπό τους όρους και με την επιφύλαξη των εξαιρέσεων που προβλέπει ο κανονισμός αυτός (βλ. απόφαση της 20ής Φεβρουαρίου 2001, C-205/99, Analir κ.λπ., Συλλογή 2001, σ. I-1271, σκέψη 19).

- 25 Η εξομοίωση, όμως, του όρου «θάλασσα», κατά την έννοια του κανονισμού 3577/92, με τον όρο «αιγιαλίτιδα ζώνη», κατά την έννοια της Συμβάσεως του Μοντέγκο Μπαίυ, δύναται να θέσει σε κίνδυνο την επίτευξη του εν λόγω σκοπού. Συγκεκριμένα, η εφαρμογή του εν λόγω κανονισμού αποκλειστικά επί της αιγιαλίτιδας ζώνης, κατά την έννοια της Συμβάσεως αυτής, θα μπορούσε να αποκλείσει από την ελευθέρωση την οποία επιδιώκει ο κανονισμός αυτός υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς εν δυνάμει σημαντικές, καθόσον οι υπηρεσίες αυτές εκτελούνται εντεύθεν της γραμμής βάσεως της αιγιαλίτιδας ζώνης την οποία μπορούν να χαράσσουν τα κράτη δυνάμει της εν λόγω Συμβάσεως, ενώνοντας τα ακραία σημεία της φυσικής εισόδου των κόλπων.
- 26 Εξάλλου, από τον κανονισμό 3577/92 δεν προκύπτει ότι πρόθεση του κοινοτικού νομοθέτη ήταν ο περιορισμός του πεδίου εφαρμογής του κανονισμού αυτού αποκλειστικά στην αιγιαλίτιδα ζώνη κατά την έννοια της Συμβάσεως του Μοντέγκο Μπαίυ.
- 27 Συνεπώς, μια τέτοια εξομοίωση δεν μπορεί να γίνει δεκτή.
- 28 Το επιχείρημα ότι η ναυσιπλοΐα που εκτελείται εντός μιας κολπώσεως όπως αυτή του Βίγο επιδρά μόνον ανεπαίσθητα στον σκοπό δημιουργίας της εσωτερικής αγοράς προβάλλεται, ομοίως, αλυσιτελώς. Συγκεκριμένα, στον κανονισμό 3577/92 δεν εντοπίζεται καμία ένδειξη από την οποία να μπορεί να συναχθεί ότι το εύρος του πεδίου εφαρμογής του εξαρτάται από τον κοινωνικό και οικονομικό αντίκτυπο που δύναται να έχει η εντός συγκεκριμένης ζώνης ναυσιπλοΐα επί της δημιουργίας της εσωτερικής αγοράς.

- 29 Επομένως, τα στοιχεία που επικαλείται η Ισπανική Κυβέρνηση δεν αποδεικνύουν ότι μια ρία, ήτοι ένας ποτάμιος κόλπος στον οποίο εισχωρεί η θάλασσα, όπως αυτή του Vίgo, δεν αποτελεί τμήμα της θάλασσας, κατά την έννοια του κανονισμού 3577/92.
- 30 Επιπροσθέτως, ούτε το επιχείρημα ότι οι υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς εντός της ρία de Vίgo δεν εκτελούνται μεταξύ λιμένων, κατά την έννοια του κανονισμού 3577/92, μπορεί να γίνει δεκτό.
- 31 Πράγματι, εν αντιθέσει προς την οδηγία 98/18, κατά το άρθρο 2, στοιχείο ιστ', της οποίας ως «λιμενική περιοχή» ορίζεται «κάθε περιοχή πλην της θαλάσσιας περιοχής, που καθορίζεται από τα κράτη μέλη [...]», ο κανονισμός 3577/92 δεν παραπέμπει στο δίκαιο των εν λόγω κρατών για τον ορισμό της έννοιας του λιμένα.
- 32 Από την επιταγή περί ομοιόμορφης εφαρμογής του κοινοτικού δικαίου αλλά και από την αρχή της ισότητας προκύπτει ότι μια διάταξη του κοινοτικού δικαίου η οποία δεν παραπέμπει ρητώς στο δίκαιο των κρατών μελών για τον προσδιορισμό της έννοιας και του περιεχομένου της πρέπει κανονικά να ερμηνεύεται, στο σύνολο της Κοινότητας, κατά τρόπο αυτοτελή και ενιαίο, λαμβανομένου υπόψη του πλαισίου στο οποίο εντάσσεται η διάταξη αυτή καθώς και του σκοπού που επιδιώκει η οικεία κανονιστική ρύθμιση (βλ. απόφαση της 26ης Μαΐου 2005, C-43/04, Stadt Sundern, Συλλογή 2005, σ. I-4491, σκέψη 24, και την εκεί παρατιθέμενη νομολογία).
- 33 Συναφώς, λαμβανομένου υπόψη του πλαισίου του κανονισμού 3577/92 και του επιδιωκόμενου από αυτόν σκοπού, ήτοι της πραγματώσεως της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές, στη διαλαμβανόμενη στον εν λόγω κανονισμό έννοια του λιμένα εμπίπτουν εγκαταστάσεις, ακόμη και στοιχειώδους μορφής, οι οποίες καθιστούν δυνατή, στο πλαίσιο της θαλάσσιας μεταφοράς, τη φορτοεκφόρτωση εμπορευμάτων και την επιβίβαση και αποβίβαση επιβατών. Συνεπώς, οι εγκαταστάσεις των νήσων Cíes πρέπει να θεωρηθούν λιμένες κατά την έννοια του κανονισμού 3577/92.

- 34 Επιπλέον, από την αυτοτελή και ομοιόμορφη ερμηνεία του όρου «λιμένας», κατά την έννοια του κανονισμού αυτού, προκύπτει ότι η υποδομή των πόλεων Vigo, Cangas και Moaña ανταποκρίνεται στο περιεχόμενο του όρου αυτού, καθόσον εκάστη των πόλεων αυτών διαθέτει εγκαταστάσεις οι οποίες καθιστούν δυνατή, στο πλαίσιο της θαλάσσιας μεταφοράς, την επιβίβαση και αποβίβαση επιβατών και τη φορτοεκφόρτωση εμπορευμάτων.
- 35 Από των σύνολο των ανωτέρω εκτιμήσεων προκύπτει ότι οι διεπόμενες από τον νόμο 4/1999 υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών εντός της ρία de Vigo αποτελούν υπηρεσίες μεταφοράς διά θαλάσσης μεταξύ λιμένων κατά την έννοια του κανονισμού 3577/92. Επομένως, ο κανονισμός αυτός εφαρμόζεται στις εν λόγω υπηρεσίες.

Επί της πρώτης αιτιάσεως, η οποία αντλείται από παράβαση του άρθρου 1 του κανονισμού 3577/92

- 36 Η Επιτροπή υποστηρίζει ότι ο νόμος 4/1999 αντιβαίνει στις διατάξεις του άρθρου 1 του κανονισμού 3577/92 για δύο λόγους: αφενός, διότι αναθέτει την εκτέλεση της θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών εντός της ρία de Vigo σε μία μόνον επιχείρηση, με αποκλειστική παραχώρηση της οικείας υπηρεσίας για διάστημα είκοσι ετών, γεγονός που αποκλείει την είσοδο άλλων επιχειρήσεων στη συγκεκριμένη αγορά καθ' όλη τη διάρκεια της παραχωρήσεως αυτής· αφετέρου, διότι προβλέπει ως κριτήριο για την επιλογή της παραχωρησιούχου επιχείρησης την πείρα στον τομέα των μεταφορών εντός της ρία de Vigo, κριτήριο που ευνοεί τον νυν μεταφορέα και συνεπάγεται διάκριση εις βάρος των μεταφορέων άλλων κρατών μελών.
- 37 Η Ισπανική Κυβέρνηση αντιτείνει ότι το σύστημα αναθέσεως της υπηρεσίας θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών εντός της ρία de Vigo δικαιολογείται από επιτακτικούς λόγους δημοσίου συμφέροντος κατά την έννοια της νομολογίας του Δικαστηρίου.

- 38 Πρώτον, η εν λόγω κυβέρνηση υποστηρίζει ότι η θαλάσσια μεταφορά προς τις νήσους Cíes, η οποία προσφέρει τη μόνη δυνατή σύνδεση με τις νήσους αυτές, πρέπει να περιορίζεται για οικολογικούς λόγους. Συγκεκριμένα, όπως ισχυρίζεται η Ισπανική Κυβέρνηση, επιβάλλεται ημερήσιο όριο στον αριθμό των ατόμων που επισκέπτονται τις εν λόγω νήσους και ο μόνος πρόσφορος τρόπος για την τήρηση του ορίου αυτού είναι ο έλεγχος του αριθμού των ατόμων που επιβιβάζονται σε πλοία με αυτόν τον προορισμό. Στην παράμετρο αυτή προστίθενται και οι περιορισμένες δυνατότητες της αποβάθρας που διαθέτουν οι νήσοι αυτές, η οποία δεν μπορεί να ανταποκριθεί σε πυκνή θαλάσσια κυκλοφορία.
- 39 Δεύτερον, όσον αφορά τη θαλάσσια σύνδεση μεταξύ των πόλεων Vigo, Cangas και Moaña, ο συγκεκριμένος τρόπος μεταφοράς είναι, κατά την Ισπανική Κυβέρνηση, ο αμεσότερος, απλούστερος, ταχύτερος και οικονομικότερος. Ενδεχόμενη κατάργηση της θαλάσσιας συνδέσεως θα είχε σημαντικές επιπτώσεις στην οργάνωση της κυκλοφορίας στη γεωγραφική ζώνη του Vigo και στη χερσόνησο Morrazo και θα δυσχέραινε την κατάσταση λόγω της συμφορήσεως του οδικού δικτύου και της υπέρμετρης επιβαρύνσεως της χερσαίας συγκοινωνιακής υποδομής. Οι σχετικές με τη σύνδεση αυτή υπηρεσίες είναι ελλιπείς και η βιωσιμότητά τους είναι, ως εκ τούτου, επισφαλής από οικονομικής απόψεως. Συνεπώς, η πλήρης ελευθέρωση των υπηρεσιών αυτών θα οδηγούσε πιθανώς στην κατάργηση της γραμμής Vigo-Cangas-Moaña ή στη λειτουργία της υπό μη ικανοποιητικούς όρους από πλευράς ασφάλειας, τακτικότητας δρομολογίων και ναύλων.
- 40 Τρίτον, η Ισπανική Κυβέρνηση υποστηρίζει ότι η θαλάσσια κυκλοφορία στη ρία de Vigo πρέπει να ελέγχεται, ενώ η πυκνότητά της πρέπει να περιορισθεί. Πρόκειται, ειδικότερα, για έναν πεπερασμένο γεωγραφικό χώρο εντός του οποίου πρέπει να συνυπάρχουν διαφορετικής φύσεως δραστηριότητες, ορισμένες εκ των οποίων, όπως η αλιεία οστράκων με φορηγίδες ή πλωτές κατασκευές, προϋποθέτουν, όπως είναι εύλογο, περιορισμούς της θαλάσσιας κυκλοφορίας.
- 41 Τέταρτον, κατά την εν λόγω κυβέρνηση, η διάρκεια της παραχωρήσεως μπορεί να δικαιολογηθεί από την ανάγκη αποσβέσεως σημαντικών επενδύσεων.

- 42 Τέλος, όσον αφορά το κριτήριο επιλογής της αναδόχου επιχειρήσεως το οποίο αφορά πείρα που έχει αποκτηθεί στον τομέα της θαλάσσιας μεταφοράς εντός της ría de Vigo, η Ισπανική Κυβέρνηση επισημαίνει ότι αυτό δεν ήταν καθοριστικό για την ανάθεση της υπηρεσίας ούτε είχε ως αποτέλεσμα τη διατήρηση της επιχειρήσεως η οποία εκτελούσε ήδη μεταφορές εντός της ría de Vigo. Επιπλέον, με το υπόμνημά της ανταπαντήσεως, η Ισπανική Κυβέρνηση κάνει λόγο για κατάργηση του εν λόγω κριτηρίου με νόμο της 23ης Δεκεμβρίου 2003.
- 43 Πρέπει να υπομνησθεί ότι το άρθρο 1 του κανονισμού 3577/92 καθιερώνει με σαφήνεια την αρχή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών θαλάσσιας ενδομεταφοράς εντός της Κοινότητας (προμνημονευθείσα απόφαση Analir κ.λπ., σκέψη 20, και απόφαση της 21ης Οκτωβρίου 2004, C-288/02, Επιτροπή κατά Ελλάδα, Συλλογή 2004, σ. I-10071, σκέψη 29).
- 44 Εντούτοις, ένα εθνικό μέτρο το οποίο αναθέτει αποκλειστικά τις υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς εντός της ría de Vigo σε μία μόνον επιχείρηση, με παραχώρηση διάρκειας είκοσι ετών και δυνατότητα ανανεώσεως για δέκα ακόμη έτη, δύναται να παρακλώσει ή και να καταστήσει αδύνατη την παροχή των υπηρεσιών αυτών από επιχειρήσεις με έδρα σε άλλα κράτη μέλη και, ως εκ τούτου, συνιστά περιορισμό της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών. Τούτο ισχύει και για το κριτήριο περί πείρας που έχει αποκτηθεί στον τομέα της θαλάσσιας μεταφοράς εντός της ría de Vigo (βλ., υπό την έννοια αυτή, προμνημονευθείσες αποφάσεις Analir κ.λπ., σκέψη 22, και Επιτροπή κατά Ελλάδα, σκέψη 30).
- 45 Όσον αφορά το επιτρεπτό των περιορισμών αυτών, επιβάλλεται η υπόμνηση ότι η ελεύθερη παροχή υπηρεσιών, ως θεμελιώδης αρχή της Συνθήκης, μπορεί να περιοριστεί μόνον από ρυθμίσεις δικαιολογούμενες από επιτακτικούς λόγους γενικού συμφέροντος και εφαρμοζόμενες επί παντός προσώπου ή επιχειρήσεως που ασκεί δραστηριότητα εντός του κράτους μέλους υποδοχής. Εξάλλου, προκειμένου να δικαιολογείται η επίμαχη εθνική κανονιστική ρύθμιση, αυτή πρέπει να είναι πρόσφορη για την επίτευξη του επιδιωκόμενου σκοπού και να μην υπερβαίνει το αναγκαίο για την επίτευξη του σκοπού αυτού μέτρο (βλ. προμνημονευθείσες αποφάσεις Analir κ.λπ., σκέψη 25, και την εκεί παρατιθέμενη νομολογία, και Επιτροπή κατά Ελλάδα, σκέψη 32). Ο όρος αυτός δεν συντρέχει, ωστόσο, εν προκειμένω.

- 46 Συγκεκριμένα, όσον αφορά τις νήσους Cíes, όπως ορθώς επισημαίνει η Επιτροπή, μπορούν να ληφθούν μέτρα λιγότερο δεσμευτικά από την εν λόγω παραχώρηση, όπως η οργάνωση ενός συστήματος κρατήσεως θέσεων και πωλήσεως των διαθέσιμων εισιτηρίων, προκειμένου οι υπηρεσίες μεταφορών προς τις νήσους αυτές, αφενός, να ανταποκρίνονται στις περιβαλλοντικές επιταγές και, αφετέρου, να είναι προσαρμοσμένες στις περιορισμένες δυνατότητες της αποβάθρας, για τις οποίες κάνει λόγο η Ισπανική Κυβέρνηση.
- 47 Όσον αφορά, περαιτέρω, την ανάγκη οργάνωσης της κυκλοφορίας στη γεωγραφική ζώνη του Vigo και στη χερσόνησο Morrazo, επιβάλλεται η διαπίστωση, όπως επισήμανε ο γενικός εισαγγελέας με το σημείο 49 των προτάσεών του, ότι η Ισπανική Κυβέρνηση δεν απέδειξε ότι οι υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών μεταξύ των ακτών της ría de Vigo, οι οποίες, σύμφωνα με τα στοιχεία που παραθέτει στο υπόμνημά της ανταπαντήσεως, αφορούν 1 300 000 επιβάτες ετησίως, πρέπει, προκειμένου να εξακολουθούν να είναι επικερδείς και να μην καταργηθούν, να αποτελέσουν αντικείμενο δημόσιας αναθέσεως σε έναν μόνο μεταφορέα για διάστημα είκοσι ετών, με δυνατότητα παρατάσεως για δέκα ακόμη έτη.
- 48 Επιπροσθέτως, η Ισπανική Κυβέρνηση δεν απέδειξε ότι η πυκνότητα της θαλάσσιας κυκλοφορίας εντός της ría de Vigo θα δημιουργούσε προβλήματα τα οποία θα μπορούσαν να αποφευχθούν μόνο με τη λήψη ενός μέτρου τόσο περιοριστικού όσο η εν λόγω ανάθεση ούτε ότι, αν γίνει δεκτό ότι απαιτούνται σημαντικές επενδύσεις για τη διατήρηση των συγκεκριμένων θαλάσσιων συνδέσεων, οι επενδύσεις αυτές θα μπορούσαν να αποσβεσθούν μόνο μετά την πάροδο είκοσι ή τριάντα ετών.
- 49 Όσον αφορά, τέλος, το κριτήριο περί πείρας αποκτηθείσας στον τομέα των μεταφορών εντός της ría de Vigo, αρκεί η διαπίστωση ότι η Ισπανική Κυβέρνηση δεν επικαλείται επιτακτικούς λόγους που να δικαιολογούν τον περιορισμό που απορρέει από την εφαρμογή αυτού του κριτηρίου.

- 50 Επιπροσθέτως, το γεγονός ότι το εν λόγω κριτήριο δεν ήταν καθοριστικό για την ανάθεση της υπηρεσίας δεν ασκεί επιρροή, καθόσον η διαπίστωση παραβάσεως κράτους μέλους δεν συνδέεται με τη διαπίστωση ζημίας οφειλομένης στην παράβαση αυτή (βλ. απόφαση της 5ης Μαρτίου 1998, C-175/97, Επιτροπή κατά Γαλλίας, Συλλογή 1998, σ. I-963, σκέψη 14, και την εκεί παρατιθέμενη νομολογία).
- 51 Η κατάργηση του εν λόγω κριτηρίου με νόμο της 23ης Δεκεμβρίου 2003 δεν ασκεί, ομοίως, επιρροή. Πράγματι, η ύπαρξη παραβάσεως πρέπει να εκτιμάται σε σχέση με την κατάσταση του κράτους μέλους όπως αυτή είχε κατά τη λήξη της ταχθείσας με την αιτιολογημένη γνώμη προθεσμίας, ενώ οι εν συνεχεία επελθούσες μεταβολές δεν λαμβάνονται υπόψη από το Δικαστήριο (βλ. απόφαση της 29ης Ιανουαρίου 2004, C-209/02, Επιτροπή κατά Αυστρίας, Συλλογή 2004, σ. I-1211, σκέψη 16, και την εκεί παρατιθέμενη νομολογία).
- 52 Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι η πρώτη αιτίαση είναι βάσιμη.

Επί της δευτέρας αιτιάσεως, η οποία αντλείται από παράβαση του άρθρου 4 του κανονισμού 3577/92

- 53 Κατά την Επιτροπή, από το άρθρο 4 του κανονισμού 3577/92 προκύπτει ότι ένα κράτος μέλος μπορεί να συνάπτει συμβάσεις αναθέσεως δημόσιας υπηρεσίας ή να επιβάλλει υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε ναυτιλιακές εταιρείες, μόνον εφόσον οι εταιρίες αυτές παρέχουν τακτικές υπηρεσίες από και προς νησιά καθώς και μεταξύ νησιών.
- 54 Όπως, όμως, υποστηρίζει η Επιτροπή, οι υπηρεσίες μεταφοράς εντός της ρία de Vigo δεν αποτελούν τακτικές υπηρεσίες μεταφοράς προς ή μεταξύ νησιών. Συγκεκριμένα, αφενός, οι τακτικές υπηρεσίες, όπως αυτές των γραμμών Vigo-Cangas και

Vigo-Μοαña, δεν είναι υπηρεσίες μεταξύ νησιωτικών λιμένων και, αφετέρου, οι υπηρεσίες μεταφοράς προς τις νήσους Cíes δεν είναι τακτικές αλλά εποχικές, καλύπτουσες τουριστικές ανάγκες.

- 55 Η Ισπανική Κυβέρνηση υποστηρίζει ότι το άρθρο 4 του κανονισμού 3577/92 μπορεί, μολοντούτο, να εφαρμοστεί εν προκειμένω.
- 56 Συγκεκριμένα, κατά την εν λόγω κυβέρνηση, η δυνατότητα συνάψεως συμβάσεων αναθέσεως δημόσιας υπηρεσίας για θαλάσσιες μεταφορές προς ή μεταξύ νησιών ή η εξάρτηση της παροχής των υπηρεσιών αυτών από υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας βασίζεται στο γεγονός ότι, όσον αφορά τη συγκεκριμένη ζώνη, οι εν λόγω υπηρεσίες παρέχουν τη μόνη δυνατή σύνδεση μεταξύ των νησιωτικών λιμένων ή μεταξύ των νησιωτικών λιμένων και των λιμένων της ηπειρωτικής χώρας. Επομένως, στις θαλάσσιες συνδέσεις των κολπώσεων αυτών πρέπει να εφαρμόζεται ένα σύστημα όμοιο ή παρεμφερές προς αυτό του άρθρου 4 του κανονισμού 3577/92 εφόσον η σύνδεση με την υφιστάμενη χερσαία υποδομή είναι κατά πολύ δυσχερέστερη.
- 57 Η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι το άρθρο 4 μπορεί πράγματι να εφαρμόζεται, κατ' εξαίρεση, και σε υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς πέραν των μεταφορών προς ή μεταξύ νησιών, ιδίως στην περίπτωση για ή φιόρδ στην οποία η οδική σύνδεση είναι τόσο χρονοβόρα ή δυσχερής ώστε να μην αποτελεί, στην πραγματικότητα, εναλλακτική της θαλάσσιας συνδέσεως λύση. Η Επιτροπή υποστηρίζει, εντούτοις, ότι εν προκειμένω δεν συντρέχει μια τέτοια εξαιρετική περίπτωση.
- 58 Συναφώς, στην περίπτωση κατά την οποία γίνει δεκτό ότι το άρθρο 4 του κανονισμού 3577/92 μπορεί, κατ' εξαίρεση, να εφαρμόζεται σε ορισμένες υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς πέραν των μεταφορών προς ή μεταξύ νησιών, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι, όπως επισήμανε ο γενικός εισαγγελέας με τα σημεία 43 και 44 των προτάσεών του, οι πόλεις Vigo, Cangas και Μοαña διαθέτουν, πέραν των θαλάσσιων συνδέσεων, οδικό δίκτυο που τις συνδέει απευθείας και επιτρέπει την εύκολη μετάβαση σε αυτές. Υπό τις συνθήκες αυτές, οι τακτικές υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς μεταξύ των πόλεων αυτών δεν μπορούν, εν πάση περιπτώσει, να εξομοιωθούν με υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς προς ή μεταξύ νησιών.

- 59 Όσον αφορά τις υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς προς και από τις νήσους Cíes, η Ισπανική Κυβέρνηση δεν αμφισβητεί ότι οι υπηρεσίες αυτές δεν είναι τακτικές υπηρεσίες.
- 60 Επομένως, η δεύτερη αιτίαση είναι βάσιμη.

Επί της τρίτης αιτιάσεως, η οποία αντλείται από παράβαση του άρθρου 7 του κανονισμού 3577/92

- 61 Κατά την Επιτροπή, το άρθρο 7 του κανονισμού 3577/92 απαγορεύει στα κράτη μέλη να θέτουν σε εφαρμογή συστήματα πιο περιοριστικά από το ισχύον κατά την ημερομηνία ενάρξεως ισχύος του κανονισμού αυτού, ήτοι κατά την 1η Ιανουαρίου 1993. Το καθεστώς, όμως, που ίσχυε προ της εκδόσεως του νόμου 4/1999 ήταν λιγότερο περιοριστικό από αυτό που εισήχθη με τον εν λόγω νόμο.
- 62 Συναφώς, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι κατά την ερμηνεία του άρθρου 7 του κανονισμού 3577/92 πρέπει να ληφθεί υπόψη η αμέσως προηγούμενη διάταξη. Ενώ το άρθρο 6 του εν λόγω κανονισμού επιτρέπει στα κράτη μέλη, σε ορισμένες ειδικές περιπτώσεις, να διατηρήσουν, μετά την 1η Ιανουαρίου 1993 και το αργότερο έως την 1η Ιανουαρίου 2004, ισχύοντες περιορισμούς, το άρθρο 7 προβλέπει, κατ' ουσίαν, ότι τα κράτη αυτά δεν μπορούν να εισάγουν νέους περιορισμούς σε σχέση με την υφιστάμενη κατάσταση. Επομένως, οι δυο διατάξεις αλληλοσυμπληρώνονται και αποτελούν, στην πραγματικότητα, τις δύο πτυχές ενός καθεστώτος σταδιακής ελευθερώσεως.

- 63 Η άποψη υπέρ της ερμηνείας αυτής των άρθρων 6 και 7 του κανονισμού ενισχύεται από το γεγονός ότι η κατάργηση, με τη Συνθήκη του Άμστερνταμ, του άρθρου 62 της Συνθήκης ΕΚ, στο οποίο παραπέμπει το άρθρο 7 του κανονισμού 3577/92, το οποίο απαγόρευε στα κράτη μέλη να εισάγουν νέους περιορισμούς, ως προς την παροχή υπηρεσιών, συνέπεσε με την εξάλειψη από το άρθρο 49, παράγραφος 1, ΕΚ της αναφοράς στη σταδιακή άρση, κατά τη μεταβατική περίοδο, των περιορισμών στην ελεύθερη παροχή υπηρεσιών εντός της Κοινότητας.
- 64 Επομένως, όπως επισήμανε ο γενικός εισαγγελέας με το σημείο 75 των προτάσεών του, το άρθρο 7 του κανονισμού 3577/92 έχει νόημα μόνο στο πλαίσιο της σταδιακής ελευθερώσεως της παροχής υπηρεσιών την οποία αφορά ο κανονισμός αυτός.
- 65 Συνεπώς, το ζήτημα αν το Βασίλειο της Ισπανίας παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από το άρθρο 7 του κανονισμού 3577/92, λόγω της εκδόσεως, εκ μέρους της Αυτόνομης Κοινότητας της Γαλικίας, του νόμου 4/1999, τίθεται μόνον αν, κατά την εκπνοή της ταχθείσας με την αιτιολογημένη γνώμη προθεσμίας, το άρθρο 6 του εν λόγω κανονισμού εφαρμοζόταν επί των υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς εντός της ría de Vigo.
- 66 Δεδομένου ότι δεν συντρέχει τέτοια περίπτωση, η τρίτη αιτίαση πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμη.

Επί της τετάρτης αιτιάσεως, η οποία αντλείται από παράβαση του άρθρου 9 του κανονισμού 3577/92

- 67 Η Επιτροπή ισχυρίζεται ότι, κατά παράβαση της υποχρεώσεως που επιβάλλει το άρθρο 9 του κανονισμού 3577/92, το Βασίλειο της Ισπανίας δεν διαβουλευθήκε με την Επιτροπή προ της εκδόσεώς του νόμου 4/1999.

- 68 Συναφώς, πρέπει να υπομνησθεί ότι, κατά το άρθρο 9 του εν λόγω κανονισμού, «[π]ριν από τη θέσπιση νομοθετικών, κανονιστικών ή διοικητικών διατάξεων κατ' εφαρμογή του [...] κανονισμού, τα κράτη μέλη ζητούν τη γνώμη της Επιτροπής».
- 69 Εφόσον ο νόμος 4/1999 αποτελεί τέτοια διάταξη και δεδομένου ότι η Ισπανική Κυβέρνηση δεν αμφισβητεί ότι δεν ζήτησε τη γνώμη της Επιτροπής επί του νόμου αυτού, η τέταρτη αιτίαση είναι βάσιμη.
- 70 Από το σύνολο των ανωτέρω εκτιμήσεων προκύπτει ότι το Βασίλειο της Ισπανίας, διατηρώντας σε ισχύ κανονιστική ρύθμιση η οποία:
- επιτρέπει την ανάθεση των υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών εντός της ría de Vigo σε ένα μόνο μεταφορέα για χρονικό διάστημα είκοσι ετών και προβλέπει ως κριτήριο αναθέσεως, μεταξύ άλλων, την πείρα στις μεταφορές εντός της ría de Vigo,
 - επιτρέπει να εξαρτάται από τον όρο παροχής δημόσιας υπηρεσίας η παροχή εποχικών υπηρεσιών μεταφοράς προς τα νησιά ή τακτικών υπηρεσιών μεταφοράς μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής χώρας,
 - προ της εκδόσεώς της, δεν αποτέλεσε αντικείμενο διαβουλεύσεων μεταξύ του Βασιλείου της Ισπανίας και της Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων,

παρέβη τα άρθρα 1, 4, και 9 του κανονισμού 3577/92 και τις υποχρεώσεις που υπέχει από τον εν λόγω κανονισμό.

Επί των δικαστικών εξόδων

- 71 Κατά το άρθρο 69, παράγραφος 2, του Κανονισμού Διαδικασίας, ο ηττηθείς διάδικος καταδικάζεται στα δικαστικά έξοδα, εφόσον υπάρχει σχετικό αίτημα του νικήσαντος διαδίκου. Δεδομένου ότι η Επιτροπή ζήτησε την καταδίκη του Βασιλείου της Ισπανίας και το Βασίλειο της Ισπανίας ηττήθηκε, πρέπει αυτό να καταδικαστεί στα δικαστικά έξοδα.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (δεύτερο τμήμα) αποφασίζει:

1) Το Βασίλειο της Ισπανίας, διατηρώντας σε ισχύ κανονιστική ρύθμιση η οποία:

- επιτρέπει την ανάθεση των υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών εντός της ρία de Vigo σε ένα μόνο μεταφορέα για χρονικό διάστημα είκοσι ετών και προβλέπει ως κριτήριο αναθέσεως, μεταξύ άλλων, την πείρα στις μεταφορές εντός της ρία de Vigo,
- επιτρέπει να εξαρτάται από τον όρο παροχής δημόσιας υπηρεσίας η παροχή εποχικών υπηρεσιών μεταφοράς προς τα νησιά ή τακτικών υπηρεσιών μεταφοράς μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής χώρας,
- προ της εκδόσεώς της, δεν αποτέλεσε αντικείμενο διαβουλεύσεων μεταξύ του Βασιλείου της Ισπανίας και της Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων,

παρέβη τα άρθρα 1, 4, και 9 του κανονισμού (ΕΟΚ) 3577/92 του Συμβουλίου, της 7ης Δεκεμβρίου 1992, για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο

εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ), καθώς και τις υποχρεώσεις που υπέχει από τον εν λόγω κανονισμό.

- 2) Απορρίπτει την προσφυγή κατά τα λοιπά.**

- 3) Καταδικάζει το Βασίλειο της Ισπανίας στα δικαστικά έξοδα.**

(υπογραφές)