

EUROOPA KOHTU OTSUS (teine koda)

9. märts 2006^{*}

Kohtuasjas C-323/03,

mille esemeks on EÜ artikli 226 alusel 24. juulil 2003 esitatud liikmesriigi kohustuse rikkumise hagi,

Euroopa Ühenduste Komisjon, esindajad: I. Martínez del Peral ja K. Simonsson,
kohtudokumentide kättetoimetamise aadress Luxembourgis,

hageja,

versus

Hispaania Kuningriik, esindajad: L. Fraguas Gadea ja J. M. Rodríguez Cárcamo,
kohtudokumentide kättetoimetamise aadress Luxembourgis,

kostja,

^{*} Kohtumenetluse keel: hispaania.

EUROOPA KOHUS (teine koda),

koosseisus: koja esimees C. W. A. Timmermans (ettekandja), kohtunikud J. Makarczyk, R. Silva de Lapuerta, P. Kūris ja J. Klučka,

kohtujurist: A. Tizzano,

kohtusekretär: vanemametnik M. Ferreira,

arvestades kirjalikus menetluses ja 15. septembri 2005. aasta kohtuistungil esitatut,

olles 10. novembri 2005. aasta kohtuistungil ära kuulanud kohtujuristi ettepaneku,

on teinud järgmise

otsuse

- 1 Euroopa Ühenduste Komisjon palub oma hakis Euroopa Kohtul tuvastada, et hoides jõus õigusnorme:
 - mis võimaldavad kontsessiooni andmist Vigo jõesuudmes mereveeteenuste osutamiseks kahekümneaastase perioodi jooksul ainult ühele ettevõtjale ja mis näevad ette, et üheks kontsessiooni andmise tingimuseks on transpordikogemus nimetatud jõesuudmes,

- mis võimaldavad sätestada avalike teenuste osutamise kohustusena hooajaliste veoteenuste osutamise ühendusel saartega või regulaarsete veoteenuste osutamise mandri sadamate vahel,
- mis võimaldavad kehtestada nõukogu 7. detsembri 1992. aasta määruse (EMÜ) nr 3577/92 teenuste osutamise vabaduse põhimõtte kohaldamise kohta merevedudel liikmesriikides (merekabotaaž) (EÜT L 364, lk 7; ELT eriväljaanne 06/02, lk 10) jõustumise ajal (1993. aasta jaanuaris) kehtinud korrast ehk 11. juuni 1984. aasta otsusest piiravama korra,
- millega seoses ei ole komisjoniga enne nende vastuvõtmist üldse konsulteeritud,

on Hispaania Kuningriik rikkunud määruse nr 3577/92 artikleid 1, 4, 7 ja 9 ning sellest määrusest ja EÜ asutamislepingust tulenevaid kohustusi.

Õiguslik raamistik

Ühenduse õigus

- ² EÜ asutamislepingu artikli 59 (muudetuna EÜ artikkel 49) esimene lõik nägi ette:

„Järgnevate sätete kohaselt kaotatakse üleminekuperioodil ühenduse piires järkjärgult teenuste osutamise vabaduse piirangud liikmesriikide kodanike suhtes, kes asuvad mõnes teises ühenduse riigis kui see isik, kellele teenuseid pakutakse.”

- 3 EÜ asutamislepingu artikkel 62 (tunnistatud kehtetuks Amsterdami lepinguga) sätestas:

„Kui käesoleva lepinguga pole sätestatud teisiti, ei kehtesta liikmesriigid uusi piiranguid teenuste osutamise vabadusele, mis on tegelikult saavutatud käesoleva lepingu jõustumise kuupäevaks.”

- 4 Määruse nr 3577/92 artikli 1 lõige 1 näeb ette:

„Alates 1. jaanuarist 1993 kehtib vabadus osutada mereveoteenuseid liikmesriigis (merekabotaaž) ühenduse laevaomanike suhtes, kelle laevad on liikmesriigi registrisse kantud ja kes sõidavad liikmesriigi lipu all, eeldusel et need laevad vastavad kõikidele selles liikmesriigis ettenähtud kabotaažitingimustele [...]”

- 5 Määruse nr 3577/92 artikli 2 kohaselt:

„Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

- 1) mereveoteenused liikmesriigis (merekabotaaž) — teenused, mida tavaliselt osutatakse tasu eest, eelkõige:
 - a) mandrikabotaaž — reisijate- või kaubavedu meritsi sadamate vahel, mis asuvad ühe ja sama liikmesriigi mandril või põhiterritooriumil, ilma peatusteta saartel;

[...]

c) saarekabotaaž — reisijate- või kaubavedu meritsi:

— ühe ja sama liikmesriigi mandril ning ühel või enamal saarel asuvate sadamate vahel,

— ühe ja sama liikmesriigi saartel asuvate sadamate vahel;

[...]"

6 Määruse nr 3577/92 artikli 4 lõige 1 sätestab:

„1. Liikmesriik võib sõlmida avalike teenuste osutamise lepinguid laevaühingutega, kes osalevad regulaarsete teenuste osutamisel saartele ja saartelt ning nende vahel, või kehtestada neile avalike teenuste osutamise kohustusi kabotaažiteenuste osutamise tingimusena.”

7 Määruse nr 3577/92 artikkel 6 on sõnastatud järgmiselt:

„1. Erandina ei rakendata järgmiste mereveoteenuste puhul, mida osutatakse Vahemerel ja piki Hispaania, Portugali ja Prantsusmaa rannikut, ajutiselt käesolevat määrust:

— matkelaevateenused kuni 1. jaanuarini 1995,

- strateegiliste kaupade (nafta, naftatooted ja joogivesi) vedu kuni 1. jaanuarini 1997,
- teenused, mida osutavad laevad kogumahutavusega alla 650, kuni 1. jaanuarini 1998,
- regulaarsed reisijateveo- ja parvlaevateenused kuni 1. jaanuarini 1999.

2. Erandina ei rakendata saarekabotaaži puhul Vahemerel ja kabotaaži puhul Kanaari saarte, Assooride ja Madeira, Ceuta ja Melilla, Prantsuse Atlandi ookeani rannikul asuvate saarte ja Prantsuse ülemeredepartemangude vahel ajutiselt käesolevat määrust kuni 1. jaanuarini 1999.

3. Sotsiaal-majandusliku ühtekuuluvuse tõttu pikendatakse lõikes 2 sätestatud erandit, mis käsitleb regulaarseid reisijateveo- ja parvlaevateenuseid ja teenuseid, mida osutavad laevad kogumahutavusega alla 650, Kreeka puhul kuni 1. jaanuarini 2004."

8 Määruse nr 3577/92 artikkel 7 näeb ette:

„Asutamislepingu artiklit 62 rakendatakse küsimuste suhtes, mida hõlmab käesolev määrus.”

- 9 Määruse nr 3577/92 artikli 9 kohaselt:

„Enne kui käesoleva määruse rakendamiseks õigus- ja haldusnormid vastu võetakse, peavad liikmesriigid konsulteerima komisjoniga. Nad peavad informeerima komisjoni kõikidest sel viisil vastuvõetud meetmetest.”

Siseriiklik õigus

- 10 Galicia autonoomne piirkond võttis 9. aprillil 1999 vastu seaduse 4/1999, millega tunnistatakse Vigo jõesuudmes toimuv reisijate merevedu Galicia omavalitsuse pädevusse kuuluvaks avalikuks teenuseks (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 nr 118, 18.5.1999, lk 18552, edaspidi „seadus 4/1999”).
- 11 Selle seaduse artikli 2 lõigete 2 ja 3 kohaselt haldab Galicia omavalitsus Vigo jõesuudmes toimuvat reisijate mereveoteenuste osutamist kaudselt, andes kahekümneaastase halduskontsessiooni, mis on maksimaalselt kümneaastaseks perioodiks uuendatav.
- 12 Seaduse 4/1999 artikkel 3 näeb ette, et nimetatud kontsessioon antakse avalikus pakkumismenetluses, arvestades muuhulgas transpordikogemust Vigo jõesuudmes, teenuse kvaliteeti, tasumäärasid, valmisolekut palgata transporditöölisi Vigo jõesuudmes tööstaazi ja professionaalsuse kriteeriumidest lähtudes ning Cíes saarte looduskeskonna säilitamise tagatise.

- 13 Enne seadust 4/1999 kehtinud kord oli kehtestatud 11. juuni 1984. aasta otsusega, mille kohaselt toimus Vigo ja Cangase ning Vigo ja Moaña vaheliste regulaarsete reisijate ja kaupade mereveoteenuste osutamine kümneaastaseks perioodiks välja antud loa alusel, mis oli pikendatav.

Kohtueelne menetlus

- 14 Olles saanud mitmeid kaebusi, leidis komisjon, et seadus 4/1999 ei ole määrusega nr 3577/92 kooskõlas, ja saatis 19. juulil 2000 Hispaania Kuningriigile märgukirja, millele viimane vastas 5. oktoobri 2000. aasta kirjaga.
- 15 Kuna komisjoni hinnangul ei olnud vastuses toodud selgitused rahuldavad, saatis ta 7. mail 2001 Hispaania Kuningriigile põhjendatud arvamuse, kutsudes viimast võtma arvamuse järgimiseks vajalikke meetmeid kahe kuu jooksul arvamuse kättesaamisest.
- 16 Kuna komisjon leidis siiski, et Hispaania ametiasutused ei võtnud meetmeid määrusest nr 3577/92 tulenevate kohustuste täitmiseks, otsustas ta esitada käesoleva hagi.

Hagi

Määruse nr 3577/92 kohaldamine mereveoteenuste osutamisele Vigo jõesuudme siseselt

- 17 Enne kui uurida komisjoni nelja väidet, mis käsitlevad vastavalt määruse nr 3577/92 artiklite 1, 4, 7 ja 9 rikkumist, tuleb võtta seisukoht Hispaania valitsuse argumendi suhtes, mille kohaselt ei ole hagi mingil juhul põhjendatud, sest nimetatud määrus ei laiene mereveoteenuste osutamisele Vigo jõesuudme siseselt, mis on reguleeritud seadusega 4/1999.
- 18 Hispaania valitsuse väitel tuleb „merekabotaažina” mõista reisijate- ja kaubavedu meritsi sadamate vahel. Vigo jõesuudme sisene merevedu ei ole transport meritsi ega transport sadamate vahel määruses nr 3577/92 sätestatud mõistete tähenduses.
- 19 Esiteks, mis puutub meritsi transpordi mõistesse, siis Hispaania valitus väidab, et meretranspordi reguleerimisel ei viidanud ühenduse seadusandja mitte sisevetele vaid n-ö välimerele. Rahvusvaheliste lepingute ja eelkõige Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni 10. detsembri 1982. aasta mereõiguse konventsiooni (edaspidi „Montego Bay konventsioon”) artikli 8 tähenduses vastab välimerele territoriaalmere, mis on vastand sisevetele ehk territoriaalmere lähtejoonest maismaa poole jäävatele vetele.

- 20 Peale selle põhineb määrus nr 3577/92 nimetatud valitsuse sõnade kohaselt põhimõttel, et kabotaaž on nii ühenduse ühenduste süsteemi põhielement kui ka siseturu loomiseks vajalik vahend. Erinevalt laevasõidust välisvetes või territoriaalmeres on laevasõidul sisevetes eriti piiratud majanduslik ja sotsiaalne mõju, mis puudutab ühenduse raames ühisturu loomise eesmärki vaid vähesel määral.
- 21 Teiseks märgib Hispaania valitsus, et laevasõit Vigo jõesuudmes ei kujuta endast laevasõitu sadamate vahel, kuna ühelt poolt on nimetatud jõesuue siseriiklike õigusnormide kohaselt tervikuna Vigo sadama teenindusala ja teiselt poolt ei ole Cíes saartel sadamat, vaid ainult reisijate maaleminekuks ette nähtud kai, mille juurde mahub silduma vaid väga piiratud arv laevu.
- 22 Lõpuks leiab nimetatud valitsus, et nõukogu 17. märtsi 1998. aasta direktiivi 98/18/EÜ reisilaevade ohutuseeskirjade ja -nõuete kohta (EÜT L 144, lk 1; ELT eriväljaanne 07/04, lk 40) artiklis 2 sätestatud merepiirkonna ja sadamaala mõistetest tuleneb samuti, et sadamaala hõlmab kõik Vigo jõesuudme veed. Nii ei käsitle ühenduse õigusnormid ise seda ala merepiirkonnana.
- 23 Ühenduse õigusnormi tõlgendamiseks tuleb arvesse võtta mitte üksnes sätte sõnastust, vaid ka konteksti ning selle õigusaktiga taotletavaid eesmärke, mille osaks see säte on (7. juuni 2005. aasta otsus kohtuasjas C-17/03: VEMW jt, EKL 2005, lk I-4983, punkt 41 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 24 Sellest järeldub, et termini „[...] vedu meritsi sadamate vahel”, mis moodustab osa määruse nr 3577/92 artikli 2 punkti 1 alapunktides a ja c toodud mandrikabotaaži ja saarekabotaaži definitsioonidest, tõlgendamisel tuleb arvesse võtta selle määruse

eesmärk, milleks on kabotaažiteenuste osutamise vabaduse saavutamine määruses ette nähtud tingimustest ja eranditest lähtudes (vt 20. veebruari 2001. aasta otsus kohtuasjas C-205/99: Analir jt, EKL 2001, lk I-1271, punkt 19).

25 Määruse nr 3577/92 tähenduses mere mõiste samastamine Montego Bay konventsiooni tähenduses territoriaalmerega võib nimetatud eesmärki kahjustada. Nimetatud määruse kohaldamine ainult territoriaalmerele konventsiooni tähenduses võib jätta määrusega taotletud liberaliseerimisest kõrvale potentsiaalselt olulised mereveoteenused, kuna viimaseid osutatakse maismaa pool territoriaalmere lähtejoonest, mille liikmesriigid võivad konventsiooni alusel tõmmata lahtede looduslikke suudmepunkte ühendades.

26 Peale selle ei nähtu määrusest nr 3577/92, nagu oleks ühenduse seadusandja tahtnud määruse kohaldamisala piirata üksnes territoriaalmerega Montego Bay konventsiooni tähenduses.

27 Järelikult ei saa niisuguse samastamisega nõustuda.

28 Argument, mille kohaselt mõjutab laevasõit sellises jõesuudmes nagu Vigo ühisturu loomise eesmärki vaid vähesel määral, pole samuti asjakohane. Määruses nr 3577/92 ei ole viidet, mis võimaldaks järeldada, et määruse kohaldamisala sõltub mõjust, mida laevasõit kindlaksmääratud alal majanduslikult ja sotsiaalselt siseturu loomisele avaldab.

- 29 Sellest tuleneb, et Hispaania valitsuse esitatud argumendid ei võimalda tõendada, et jõesuue ehk merre suubuva jõeoru mereveega ülejutatud osa — nagu näiteks Vigo — ei ole osa merest määruse nr 3577/92 tähenduses.
- 30 Lisaks sellele ei saa nõustuda ka argumendiga, et Vigo jõesuudmes ei osutata mereveeteenuseid sadamate vahel määruse nr 3577/92 tähenduses.
- 31 Vastupidiselt direktiivile 98/18, mille artikli 2 punktis p on „sadamaala” defineeritud kui „ala, mis ei ole liikmesriikide määratletud merepiirkond [...]”, ei ole määruses nr 3577/92 viidet liikmesriikide õigusele defineerida sadama mõistet.
- 32 Nii ühenduse õiguse ühetaolise kohaldamise nõudest kui ka võrdsuse põhimõttest tuleneb, et ühenduse õigusnorme, mis ei viita otseselt liikmesriikide õigusele nende tähenduse ning ulatuse kindlaksmääramiseks, tuleb tavaliselt kogu ühenduses tõlgendada autonoomselt ja ühetaoliselt ning selleks tuleb arvestada õigusnormi konteksti ja vastava regulatsiooniga taotletavat eesmärki (26. mai 2005. aasta otsus kohtuasjas C-43/04: Stadt Sundern, EKL 2005, lk I-4491, punkt 24 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 33 Arvestades määruse nr 3577/92 konteksti ja taotletavat eesmärki, milleks on merekabotaažiteenuste osutamise vabaduse saavutamine, hõlmab nimetatud määruses toodud sadama mõiste infrastruktuure, sh ka vähese tähtsusega, mis võimaldavad meritsi veetavate kaupade lastimist ja lossimist ning isikute peale- ja mahaminekut. Seega tuleb Cíes saartel olevaid infrastruktuure käsitleda sadamadena määruse nr 3577/92 tähenduses.

- 34 Sadama mõiste autonoomne ja ühetaoline tõlgendamine määruse tähenduses viib järelduseni, et Vigo, Cangase ja Moaña infrastruktuurid vastavad sellele mõistele, kuna kõigis nendes linnades on infrastruktuurid, mis võimaldavad meritsi veetavate kaupade lastimist ja lossimist ning isikute peale- ja maha minekut.
- 35 Eeltoodud kaalutlustest tuleneb, et seadusega 4/1999 reguleeritud Vigo jõesuudme sisesed reisijate mereveoteenused kujutavad endast veoteenuseid meritsi sadamate vahel määruse nr 3577/92 tähenduses. Järelikult kohaldatakse nimetatud teenustele seda määrust.

Esimene alus, mis käsitleb määruse nr 3577/92 artikli 1 rikkumist

- 36 Komisjon leiab, et seadus 4/1999 rikub määruse nr 3577/92 artiklit 1 kahel moel: esiteks, kuna reisijate mereveoteenuste osutamine Vigo jõesuudmes on võimaldatud vaid ühel ettevõtjal kahekümneaastase halduskontsessiooni alusel, mis takistab turulepääsu selle kontsessiooni kestuse ajal; teiseks, kuna kontsessioonääri valikukriteeriumiks on transpordikogemus Vigo jõesuudmes, mis loob eelised nimetatud kohas juba tegutsevale ettevõtjale ja toob kaasa teiste liikmesriikide ettevõtjate diskrimineerimise.
- 37 Hispaania valitsus esitab vastuväite, et reisijate mereveoteenuste osutamisel Vigo jõesuudmes on kontsessioonisüsteem õigustatud ülekaaluka avaliku huvi tõttu Euroopa Kohtu praktika tähenduses.

- 38 Esiteks väidab Hispaania valitsus, et mereveoteenuste osutamine Cíes saarte suunal, mis on ainus võimalik ühendus nende saartega, peab ökoloogilistel põhjustel olema piiratud. Korruga neid saari külastama lubatud isikute arv on piiratud ja ainus mõistlik vahend selle kohustuse täitmiseks on sellel suunal reisijate arvu kontrollimine. Peale selle on nendel saartel asuval kail väike mahutavus, mis intensiivset mereliiklust ei võimalda.
- 39 Teiseks, mis puutub mereühendusse Vigo, Cangase ja Moaña linnade vahel, siis on see transpordiviis Hispaania valitsuse väitel kõige otsesem, lihtsam, kiirem ja ökonoomsem. Selle võimalikul lõpetamisel oleksid rasked tagajärjed liikluskorraldusele Vigo geograafilises piirkonnas ja Morrazo poolsaarel, millega kaasneksid maismaatranspordi infrastruktuuride ülekoormatusest tulenevad raskused. Nimetatud ühenduse teenindamine toob kahjumit ja seetõttu on selle majanduslik jätkusuutlikkus ebakindel või nõrk. Järelikult põhjustaks nende teenuste täielik liberaliseerimine arvatavasti Vigo-Cangas-Moaña liini kadumise või selle ekspluaatamise ebarahuldavates turva-, regulaarsuse- ja hinnatingimustes.
- 40 Kolmandaks väidab Hispaania valitsus, et mereliiklus Vigo jõesuudmes peab olema kontrolli all ja selle maht piiratud. Tegemist on väljakujunenud geograafilise piirkonnaga, millel peavad koos eksisteerima erinevad tegevused, millest mõnede puhul — nagu näiteks karpide püük lihtritega või ujukonstruktsioonidega — on ilmselt vajalik mereliikluse piiramine.
- 41 Neljandaks võib kontsessiooni kestus Hispaania valitsuse väitel olla õigustatud vajadusega teenida tasa märkimisväärsed investeeringud.

- 42 Viimaseks, mis puutub eduka pakkuja valimise kriteeriumisse, mis seondub meretranspordikogemusega Vigo jõesuudmes, siis kinnitab Hispaania valitsus, et see kriteerium ei olnud kontsessiooni andmisel otsustav ega põhjustanud nimetatud jõesuudmes juba tegutseva ettevõtja valimist. Peale selle märgib see valitsus oma vasturepliigis, et nimetatud kriteerium tühistati 23. detsembri 2003. aasta seadusega.
- 43 Tuleb meenutada, et määruse nr 3577/92 artikliga 1 kehtestatakse selgelt ühenduses kabotaažiteenuste vaba osutamise põhimõte (eespool viidatud kohtuotsus Analir jt, punkt 20 ja 21. oktoobri 2004. aasta otsus kohtuasjas C-288/02: komisjon *vs.* Kreeka, EKL 2004, lk I-10071, punkt 29).
- 44 Siseriiklik meede, mis võimaldab mereveoteenuste osutamist Vigo jõesuudmes vaid ühel ettevõtjal kahekümneaastase halduskontsessiooni alusel, mis on kümneaastaseks perioodiks uuendatav, võib segada või takistada teistes liikmesriikides asuvatel ettevõtjatel nende teenuste osutamist ja kujutab seega endast teenuste vaba osutamise piirangut. Sama kehtib valikukriteeriumi kohta, mis seondub meretranspordikogemusega Vigo jõesuudmes (vt selle kohta eespool viidatud kohtuotsus Analir jt, punkt 22 ja eespool viidatud kohtuotsus komisjon *vs.* Kreeka, punkt 30).
- 45 Nende piirangute hindamisel tuleb meenutada, et teenuste osutamise vabadust kui asutamislepingu aluspõhimõtet saab piirata vaid õigusnormidega, mida õigustab ülekaalukas avalik huvi ja mis laienevad kõigile vastuvõtva liikmesriigi territooriumil tegutsevatele isikutele või ettevõtjatele. Et sellised õigusnormid oleksid õigustatud, peavad need ühtlasi olema taotletava eesmärgi saavutamiseks sobivad ega tohi minna kaugemale kui selle eesmärgi saavutamiseks vajalik (eespool viidatud kohtuasi Analir jt, punkt 25 ja seal viidatud kohtupraktika ning eespool viidatud kohtuasi komisjon *vs.* Kreeka, punkt 32). Käesolevas asjas ei ole see nii.

- 46 Mis puutub Cíes saartesse, siis nagu komisjon õigesti märgib, võib selleks, et muuta nende saarte suunaline liiklus vastavaks Hispaania valitsuse poolt nimetatud keskkonnanõuetele ja kai väiksele mahutavusele, kehtestada nimetatud kontsessioonist vähem piiravaid meetmeid nagu näiteks reserveerimissüsteemi sisseseadmine ja teatud arvu külastuslubade müük.
- 47 Mis puutub liikluskorralduse nõuetesse Vigo geograafilises piirkonnas ja Morrazo poolsaarel, siis tuleb möönda, nii nagu kohtujurist märgib oma ettepaneku punktis 49, et Hispaania valitsus ei ole tõendanud, et reisijate mereveoteenuste osutamiseks Vigo jõesuudme kallaste vahel, mis vasturepliigi kohaselt hõlmab 1,3 miljonit reisijat aastas, tuleb seetõttu, et see ei ole enam rentaabel ja võidakse lõpetada, anda ühele ainsale ettevõtjale kahekümneks aastaks kontsessioon, mida on võimalik pikendada kuni kolmekümne aastani.
- 48 Peale selle ei ole see valitsus tõendanud ka seda, et mereliikluse tihedus Vigo jõesuudmes tooks kaasa raskusi, mida ei saa ära hoida muul moel kui niivõrd piirava meetme võtmisega nagu nimetatud kontsessioon, ega ka seda, et juhul kui kõnealuste mereliinide säilitamiseks on vajalikud märkimisväärsed investeeringud, ei saa neid investeeringuid tasa teenida lühema kui kahekümne- või isegi kolmekümneaastase perioodi jooksul.
- 49 Valikukriteeriumi puhul, mis seondub transpordikogemusega Vigo jõesuudmes, piisab märkimisest, et Hispaania valitsus ei viita ühelegi ülekaalukast avalikust huvist tulenevale põhjusele, mis õigustaks selle kriteeriumiga kaasnevat piirangut.

- 50 Peale selle ei oma tähtsust asjaolu, et nimetatud kriteerium ei olnud kontsessiooni andmisel määrav, kuna liikmesriigi kohustuste rikkumise tuvastamine ei sõltu sellest rikkumisest põhjustatud kahjust (5. märtsi 1998. aasta otsus kohtuasjas C-175/97: komisjon *vs.* Prantsusmaa, EKL 1998, lk I-963, punkt 14 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 51 Samuti ei oma tähtsust nimetatud kriteeriumi tühistamine 23. detsembri 2003. aasta seadusega. Tegelikult tuleb liikmesriigi kohustuse rikkumist hinnata, lähtudes olukorrast, mis on liikmesriigis põhjendatud arvamuses antud tähtaja lõpul, ning Euroopa Kohus ei saa pärast seda tehtud muudatusi arvesse võtta (vt 29. jaanuari 2004. aasta otsus kohtuasjas C-209/02: komisjon *vs.* Austria, EKL 2004, lk I-1211, punkt 16 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 52 Eeltoodust tuleneb, et esimene väide on põhjendatud.

Teine väide, mis käsitleb määruse nr 3577/92 artikli 4 rikkumist

- 53 Määruse nr 3577/92 artiklist 4 tuleneb, et liikmesriik võib sõlmida avalike teenuste osutamise lepinguid laevaühingutega või kehtestada neile avalike teenuste osutamise kohustusi vaid siis, kui nad osalevad regulaarsete teenuste osutamisel saartele ja saartelt ning nende vahel.
- 54 Veoteenuste osutamine Vigo jõesuudmes ei ole regulaarsete veoteenuste osutamine ühendusel saartega või saarte vahel. Esiteks ei ole sellised regulaarsed teenused, nagu osutatakse Vigo-Cangase ja Vigo-Moaña liinidel, teenused saarte vahel ja teiseks ei

ole teenused Cíes saarte suunal regulaarsed teenused, vaid hoopis hooajalised ja turismiga seotud teenused.

- 55 Hispaania valitsus väidab, et määruse nr 3577/92 artiklit 4 saab siiski antud juhul kohaldada.
- 56 Nimetatud valitsuse väitel on võimalus sõlmida veoteenuste osutamiseks ühendusel saartega ja saarte vahel avalike teenuste osutamise lepinguid või kehtestada avalike teenuste osutamise kohustusi põhjendatud asjaoluga, et niisugusel juhul on kõnealuses piirkonnas tegemist ainsa vahendiga luua ühendus saarte vahel või saarte ja mandri vahel. Seega tuleb jõesuudmesisestele mereühendustele kohaldada sama või võrreldavat korda, kui see, mis on ette nähtud määruse nr 3577/92 artiklis 4, kuna olemasolevad maismaaühendused on hulga raskemad.
- 57 Komisjon möönab, et erandjuhul võib artiklit 4 tõesti kohaldada muudele mereveoteenustele kui veod ühendusel saartega ja või saarte vahel, eelkõige juhul, kui on tegemist jõesuudme või fjordiga, kus maanteeühendus on niivõrd pikk ja raske, et see ei kujuta endast tegelikku alternatiivi mereühendusele. Samas märgib ta, et käesoleval juhul ei ole niisuguse erandolukorraga tegemist.
- 58 Oletades, et määruse nr 3577/92 artiklit 4 saab erandjuhul kohaldada teatud muudele mereveoteenustele kui veod ühendusel saartega ja või saarte vahel, tuleb tõdeda, nagu kohtujurist märkis oma ettepaneku punktides 3 ja 44, et Vigo, Cangase ja Moaña linnadel on peale mereühenduse olemas ka neid otse ühendav maanteede võrk, mida mööda saab kergesti ühest linnast teise. Neil asjaoludel ei saa nende linnade vahelisi regulaarseid mereveoteenuseid mingil juhul võrdsustada mereveoteenustega ühenduses saartega või saarte vahel.

59 Mis puutub regulaarsetesse mereveoteenustesse C'fes saartele ja saartelt, siis Hispaania valitsus ei eita seda, et need teenused ei ole regulaarsed teenused.

60 Sellest tuleneb, et teine väide on põhjendatud.

Kolmas väide, mis käsitleb määruse nr 3577/92 artikli 7 rikkumist

61 Komisjoni väitel keelab määruse nr 3577/92 artikkel 7 liikmesriikidel kehtestada rohkem piiravat korda kui see, mida kohaldati määruse jõustumise kuupäeval, s.o 1. jaanuaril 1993. Enne seaduse 4/1999 vastuvõtmist kehtinud kord oli vähem piirav kui nimetatud seadusega kehtestatu.

62 Sellega seoses on sobiv nentida, et määruse nr 3577/92 artiklit 7 tuleb tõlgendada vahetult sellele eelneva sättega kooskõlas. Kui nimetatud määruse artikkel 6 lubab liikmesriikidel teatud erijuhtudel ka pärast 1. jaanuari 1993 säilitada olemasolevad piirangud perioodi jooksul, mis lõpeb hiljemalt 1. jaanuaril 2004, siis artikkel 7 näeb sisuliselt ette, et liikmesriigid ei või olemasolevaga võrreldes uusi piiranguid kehtestada. Järelikult täiendavad need sätted teineteist ja on tegelikult järkjärgulise liberaliseerimise korra kaks takku.

- 63 Määruse nr 3577/92 artiklite 6 ja 7 sellist tõlgendust toetab asjaolu, et EÜ asutamislepingu artikkel 62 — millele määruse artikkel 7 viitab —, mis keelas liikmesriikidel kehtestada teenuste osutamisele uusi piiranguid, tunnistati Amsterdamis lepinguga kehtetuks samaaegselt sellega, kui EÜ artikli 49 esimese lõigu tekstist kaotati viide järkjärgulisele teenuste osutamise vabaduse piiramise kaotamisele ühenduse piires ülemineku perioodil.
- 64 Nagu kohtujurist märgib oma ettepaneku punktis 75, tuleneb sellest, et määruse nr 3577/92 artiklil 7 oli tähendus vaid järkjärgulise teenuste liberaliseerimise kontekstis, mida selle määrusega taotleti.
- 65 Seega tõusetub küsimus sellest, kas Hispaania Kuningriik rikkus Galicia autonoomse piirkonna poolt seaduse 4/1999 vastuvõtmise tõttu määruse nr 3577/92 artiklist 7 tulenevaid kohustusi, vaid siis, kui põhjendatud arvamuses määratud tähtaja lõpul kehtis mereveoteenustele Vigo jõesuudmes määruse artikkel 6.
- 66 Kuna see nii ei ole, siis tuleb kolmas väide tagasi lükata kui põhjendamatu.

Neljas väide, mis käsitleb määruse nr 3577/92 artikli 9 rikkumist

- 67 Komisjon väidab, et enne seaduse 4/1999 vastuvõtmist ei toimunud mingisuguseid konsultatsioone ja sellega on rikutud määruse nr 3577/92 artiklist 9 tulenevat kohustust.

68 Siinkohal on sobiv meenutada, et artikli 9 kohaselt „[e]nne kui [...] määruse rakendamiseks õigus- ja haldusnormid vastu võetakse, peavad liikmesriigid konsulteerima komisjoniga”.

69 Kuna seaduse 4/1999 näol on niisuguste õigusnormidega tegemist ja kuna Hispaania Kuningriik ei vaidle sellele vastu, et komisjoniga selle seaduse suhtes ei konsulteeritud, siis on neljas väide põhjendatud.

70 Eeltoodud kaalutlustest tuleneb, et hoides jõus õigusnorme:

— mis võimaldavad kontsessiooni andmist Vigo jõesuudmes reisijate mereveoteenuste osutamiseks kahekümneaastase perioodi jooksul ainult ühele ettevõtjale ja mis näevad ette, et üheks kontsessiooni andmise tingimuseks on transpordikogemus nimetatud jõesuudmes,

— mis võimaldavad sätestada avalike teenuste osutamise kohustusena hooajaliste veoteenuste osutamise ühendusel saartega või regulaarsete veoteenuste osutamise mandri sadamate vahel,

— millega seoses ei ole komisjoniga enne nende vastuvõtmist üldse konsulteeritud,

on Hispaania Kuningriik rikkunud määruse nr 3577/92 artikleid 1, 4 ja 9 ning sellest määrusest tulenevaid kohustusi.

Kohtukulud

- 71 Kodukorra artikli 69 lõike 2 alusel on kohtuvaidluse kaotanud pool kohustatud hüvitama kohtukulud, kui vastaspool on seda nõudnud. Kuna komisjon on kohtukulude hüvitamist nõudnud ja Hispaania Kuningriik on kohtuvaidluse olulises osas kaotanud, tuleb kohtukulud mõista välja Hispaania Kuningriigilt.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (teine koda) otsustab:

1. Hoides jõus õigusnorme:

- mis võimaldavad kontsessiooni andmist Vigo jõesuudmes reisijate mereveoteenuste osutamiseks kahekümneaastase perioodi jooksul ainult ühele ettevõtjale ja mis näevad ette, et üheks kontsessiooni andmise tingimuseks on transpordikogemus nimetatud jõesuudmes,
- mis võimaldavad sätestada avalike teenuste osutamise kohustusena hooajaliste veoteenuste osutamise ühendusel saartega või regulaarsete veoteenuste osutamise mandri sadamate vahel,
- millega seoses ei ole komisjoniga enne nende vastuvõtmist üldse konsulteeritud,

on Hispaania Kuningriik rikkunud nõukogu 7. detsembri 1992. aasta määruse (EMÜ) nr 3577/92 teenuste osutamise vabaduse põhimõtte

kohaldamise kohta merevedudel liikmesriikides (merekabotaaž) artikleid 1, 4 ja 9 ning sellest määrusest tulenevaid kohustusi.

- 2. Jätta hagi ülejäänud osas rahuldamata.**
- 3. Mõista kohtukulud välja Hispaania Kuningriigilt.**

Allkirjad