

ARRÊT DE LA COUR (deuxième chambre)  
9 mars 2006\*

Dans l'affaire C-323/03,

ayant pour objet un recours en manquement au titre de l'article 226 CE, introduit le 24 juillet 2003,

**Commission des Communautés européennes**, représentée par M<sup>me</sup> I. Martínez del Peral et M. K. Simonsson, en qualité d'agents, ayant élu domicile à Luxembourg,

partie requérante,

contre

**Royaume d'Espagne**, représenté par M<sup>me</sup> L. Fraguas Gadea et M. J. M. Rodríguez Cárcamo, en qualité d'agents, ayant élu domicile à Luxembourg,

partie défenderesse,

\* Langue de procédure: l'espagnol.

LA COUR (deuxième chambre),

composée de M. C. W. A. Timmermans (rapporteur), président de chambre, M. J. Makarczyk, M<sup>me</sup> R. Silva de Lapuerta, MM. P. Kūris et J. Klučka, juges,

avocat général: M. A. Tizzano,

greffier: M<sup>me</sup> M. Ferreira, administrateur principal,

vu la procédure écrite et à la suite de l'audience du 15 septembre 2005,

ayant entendu l'avocat général en ses conclusions à l'audience du 10 novembre 2005,

rend le présent

**Arrêt**

1 Par sa requête, la Commission des Communautés européennes demande à la Cour de constater que, en maintenant en vigueur une législation:

— qui permet de concéder les services de transport maritime dans la ria de Vigo à un seul opérateur pendant une période de vingt ans et qui prévoit qu'un des critères d'attribution de la concession est l'expérience de transport dans ladite ria,

- qui permet de soumettre à des obligations de service public les services de transport saisonniers avec les îles ou les services de transport réguliers entre les ports continentaux,
- qui permet d'instaurer un système plus restrictif que celui qui était applicable à la date d'entrée en vigueur du règlement (CEE) n° 3577/92 du Conseil, du 7 décembre 1992, concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des États membres (cabotage maritime) (JO L 364, p. 7), en l'occurrence le régime arrêté par la décision du 11 juin 1984,
- qui n'a fait l'objet d'aucune consultation de la Commission avant d'être adoptée,

le Royaume d'Espagne a violé les articles 1<sup>er</sup>, 4, 7 et 9 du règlement n° 3577/92 et a manqué aux obligations qui lui incombent en vertu de ce règlement et du traité CE.

## **Le cadre juridique**

### *Le droit communautaire*

- <sup>2</sup> L'article 59 du traité CE (devenu, après modification, article 49 CE) prévoyait à son premier alinéa:

«Dans le cadre des dispositions ci-après, les restrictions à la libre prestation des services à l'intérieur de la Communauté sont progressivement supprimées au cours de la période de transition à l'égard des ressortissants des États membres établis dans un pays de la Communauté autre que celui du destinataire de la prestation.»

<sup>3</sup> L'article 62 du traité CE (abrogé par le traité d'Amsterdam) disposait:

«Les États membres n'introduisent pas de nouvelles restrictions à la liberté effectivement atteinte, en ce qui concerne la prestation des services, à l'entrée en vigueur du présent traité, sous réserve des dispositions de celui-ci.»

<sup>4</sup> Le règlement n° 3577/92 prévoit à son article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1:

«À partir du 1<sup>er</sup> janvier 1993, la libre prestation des services de transport maritime à l'intérieur d'un État membre (cabotage maritime) s'applique aux armateurs communautaires exploitant des navires immatriculés dans un État membre et battant pavillon de cet État membre, sous réserve que ces navires remplissent toutes les conditions requises pour être admis au cabotage dans cet État membre [...]»

<sup>5</sup> Aux termes de l'article 2 du règlement n° 3577/92:

«Aux fins du présent règlement, on entend par:

1) 'services de transport maritime à l'intérieur d'un État membre (cabotage maritime)': les services normalement fournis contre rémunération et comprenant notamment:

a) 'le cabotage continental': le transport par mer de passagers ou de marchandises entre des ports situés sur la partie continentale ou sur le territoire principal d'un seul et même État membre sans escale dans des îles;

[...]

c) 'le cabotage avec les îles': le transport par mer de passagers ou de marchandises entre:

- des ports situés sur la partie continentale et sur une ou plusieurs des îles d'un seul et même État membre,
- des ports situés sur les îles d'un seul et même État membre;

[...]]»

<sup>6</sup> L'article 4, paragraphe 1, du règlement n° 3577/92 dispose:

«Un État membre peut conclure des contrats de service public avec des compagnies de navigation qui participent à des services réguliers à destination et en provenance d'îles ainsi qu'entre des îles ou leur imposer des obligations de service public en tant que condition à la prestation de services de cabotage.»

<sup>7</sup> L'article 6 du règlement n° 3577/92 est libellé comme suit:

«1. Par dérogation, les services maritimes suivants effectués dans la Méditerranée et le long de la côte de l'Espagne, du Portugal et de la France sont temporairement exemptés de l'application du présent règlement:

- les croisières, jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 1995,

- le transport de marchandises stratégiques (pétrole, produits pétroliers et eau potable), jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 1997,
  
  - les services effectués par des navires jaugeant moins de 650 tonnes brutes, jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 1998,
  
  - les services réguliers de transport de passagers et de transport par transbordeur, jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 1999.
2. Par dérogation, le cabotage avec les îles de la Méditerranée et le cabotage concernant les archipels des Canaries, des Açores et de Madère, ainsi que Ceuta et Melilla, les îles françaises le long de la côte atlantique et les départements français d'outre-mer sont temporairement exemptés de l'application du présent règlement jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 1999.
3. Pour des raisons de cohésion socio-économique, la dérogation visée au paragraphe 2 est prorogée, en ce qui concerne la Grèce, jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2004 pour les services réguliers de transport de passagers et de transport par transbordeur, ainsi que pour les services effectués par des navires jaugeant moins de 650 tonnes brutes.»

8 L'article 7 du règlement n° 3577/92 prévoit:

«L'article 62 du traité est applicable aux questions couvertes par le présent règlement.»

- 9 Aux termes de l'article 9 du règlement n° 3577/92:

«Avant d'adopter les dispositions législatives, réglementaires ou administratives en application du présent règlement, les États membres consultent la Commission. Ils l'informent de toute mesure ainsi adoptée.»

*La réglementation nationale*

- 10 Le 9 avril 1999, la Communauté autonome de Galice a adopté la loi 4/1999 déclarant service public appartenant au gouvernement régional de Galice le transport public maritime de voyageurs dans la ria de Vigo (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* n° 118, du 18 mai 1999, p. 18552, ci-après la «loi 4/1999»).
- 11 En vertu de l'article 2, paragraphes 2 et 3, de cette loi, l'administration régionale de Galice gère indirectement les services de transport maritime de voyageurs dans la ria de Vigo par l'octroi d'une concession administrative de vingt ans, renouvelable pour une période maximale de dix ans.
- 12 L'article 3 de la loi 4/1999 prévoit que cette concession sera adjugée par appel d'offres public et qu'il sera tenu compte, entre autres, de l'expérience acquise en matière de transport dans la ria de Vigo, de la qualité du service, des tarifs, de l'engagement d'employer des travailleurs du transport dans la ria de Vigo sur la base de critères d'ancienneté et de professionnalisme ainsi que des garanties de préservation de l'environnement naturel des îles Cíes.

- 13 Le régime qui était en vigueur avant la loi 4/1999 avait été arrêté par une décision du 11 juin 1984 en vertu de laquelle la fourniture de services réguliers de transport maritime de passagers et de marchandises entre Vigo et Cangas ainsi qu'entre Vigo et Moaña était subordonnée à l'octroi d'une autorisation pour une période renouvelable de dix ans.

### **La procédure précontentieuse**

- 14 Après avoir reçu plusieurs plaintes, la Commission, estimant que la loi 4/1999 n'était pas conforme au règlement n° 3577/92, a transmis au Royaume d'Espagne une lettre de mise en demeure le 19 juillet 2000 à laquelle celui-ci a répondu par lettre du 5 octobre 2000.
- 15 Les explications fournies dans cette réponse n'ayant pas été considérées comme satisfaisantes par la Commission, celle-ci a, le 7 mai 2001, adressé au Royaume d'Espagne un avis motivé invitant cet État membre à prendre les mesures requises pour se conformer à cet avis dans un délai de deux mois à compter de la notification de celui-ci.
- 16 Considérant toutefois que les mesures nécessaires pour se conformer aux obligations résultant du règlement n° 3577/92 n'avaient pas été prises par les autorités espagnoles, la Commission a décidé d'introduire le présent recours.

## **Sur le recours**

### *Sur l'application du règlement n° 3577/92 aux services de transport maritime à l'intérieur de la ria de Vigo*

- 17 Avant d'examiner les quatre griefs invoqués par la Commission et tirés, respectivement, de la violation des articles 1<sup>er</sup>, 4, 7 et 9 du règlement n° 3577/92, il y a lieu de se prononcer sur l'argument du gouvernement espagnol selon lequel le recours n'est, en tout état de cause, pas fondé, au motif que ce règlement ne s'applique pas aux services de transport maritime à l'intérieur de la ria de Vigo régis par la loi 4/1999.
- 18 Selon ce gouvernement, il convient d'entendre par «cabotage maritime» le transport par mer de marchandises et de passagers entre des ports. Or, le transport maritime à l'intérieur de la ria de Vigo ne constituerait ni un transport par mer ni un transport entre des ports, au sens que ces notions revêtent dans le cadre du règlement n° 3577/92.
- 19 En premier lieu, s'agissant de la notion de transport par mer, le gouvernement espagnol soutient que le législateur communautaire, lorsqu'il a réglementé les transports maritimes, visait la mer extérieure et non les eaux intérieures. Or, la mer extérieure correspondrait à la mer territoriale, telle qu'elle est définie par les traités internationaux et, plus particulièrement, par l'article 8 de la convention des Nations unies sur le droit de la mer, du 10 décembre 1982 (ci-après la «convention de Montego Bay»), qui l'oppose aux eaux intérieures, c'est-à-dire aux eaux situées en deçà de la ligne de base de la mer territoriale.

- 20 D'ailleurs, selon ledit gouvernement, le règlement n° 3577/92 est fondé sur le principe que le cabotage est à la fois un élément essentiel au système communautaire de communications et un instrument nécessaire à la création du marché intérieur. Or, à la différence de la navigation extérieure ou dans la mer territoriale, la navigation effectuée intégralement dans les eaux intérieures aurait un impact économique et social extrêmement limité qui n'affecterait que faiblement l'objectif de création du marché intérieur dans le cadre communautaire.
- 21 En second lieu, le gouvernement espagnol fait valoir que la navigation dans la ria de Vigo ne constitue pas une navigation entre des ports car, d'une part, en vertu de la réglementation nationale applicable, ladite ria fait partie, dans son ensemble, de la zone de services du port de Vigo et, d'autre part, les îles Cíes ne possèdent pas de port, mais seulement un quai destiné au débarquement des voyageurs et dont la capacité d'amarrage est extrêmement limitée.
- 22 Enfin, ledit gouvernement estime qu'il résulte également de la définition des notions de zone maritime et de zone portuaire, figurant à l'article 2 de la directive 98/18/CE du Conseil, du 17 mars 1998, établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers (JO L 144, p. 1), que la zone portuaire englobe toutes les eaux de la ria de Vigo. Ainsi, la réglementation communautaire elle-même ne considérerait pas cette zone comme une zone maritime.
- 23 Il y a lieu, pour l'interprétation d'une disposition de droit communautaire, de tenir compte non seulement des termes de celle-ci, mais également de son contexte et des objectifs poursuivis par la réglementation dont elle fait partie (arrêt du 7 juin 2005, VEMW e.a., C-17/03, Rec. p. I-4983, point 41 et jurisprudence citée).
- 24 Il s'ensuit que, pour interpréter les termes «transport par mer [...] entre des ports» qui font partie des définitions du cabotage continental et du cabotage avec les îles figurant à l'article 2, point 1, sous a) et c), du règlement n° 3577/92, il convient de

tenir compte de l'objectif de celui-ci, à savoir la mise en œuvre de la libre prestation des services pour le cabotage maritime selon les conditions et sous réserve des exceptions que ce règlement prévoit (voir arrêt du 20 février 2001, *Analir e.a.*, C-205/99, Rec. p. I-1271, point 19).

- 25 Or, une assimilation des notions de mer au sens du règlement n° 3577/92 et de mer territoriale au sens de la convention de Montego Bay est susceptible de porter atteinte audit objectif. En effet, l'application dudit règlement à la seule mer territoriale, au sens de cette convention, serait de nature à exclure de la libéralisation visée par ce règlement des services de transport maritime potentiellement importants, dès lors que ces derniers sont effectués en deçà de la ligne de base de la mer territoriale que les États peuvent tracer, en vertu de ladite convention, en fermant les points naturels d'entrée des baies.
- 26 Par ailleurs, il ne ressort pas du règlement n° 3577/92 que le législateur communautaire aurait voulu restreindre le champ d'application de celui-ci à la seule mer territoriale au sens de la convention de Montego Bay.
- 27 Partant, une telle assimilation ne saurait être admise.
- 28 L'argument selon lequel la navigation effectuée dans une ria telle que celle de Vigo n'affecte que faiblement l'objectif de création du marché intérieur manque également de pertinence. En effet, il n'existe pas d'indice dans le règlement n° 3577/92 permettant de conclure que son champ d'application dépendrait de l'effet que la navigation dans une zone déterminée aurait, en termes économiques et sociaux, sur la création du marché intérieur.

- 29 Il s'ensuit que les éléments invoqués par le gouvernement espagnol ne sont pas de nature à démontrer qu'une ria, c'est-à-dire une vallée fluviale noyée par la mer, telle que celle de Vigo, ne ferait pas partie de la mer au sens du règlement n° 3577/92.
- 30 En outre, l'argument selon lequel les services de transport maritime dans la ria de Vigo ne s'effectueraient pas entre des ports, au sens du règlement n° 3577/92, ne saurait, lui non plus, être accueilli.
- 31 En effet, contrairement à la directive 98/18, qui définit, à son article 2, sous p), la «zone portuaire» comme étant «toute zone qui n'est pas une zone maritime telle que définie par les États membres [...]», le règlement n° 3577/92 ne comporte pas de renvoi au droit desdits États pour la définition de la notion de port.
- 32 Or, il découle des exigences tant de l'application uniforme du droit communautaire que du principe d'égalité que les termes d'une disposition dudit droit communautaire qui ne comporte aucun renvoi exprès au droit des États membres pour déterminer son sens et sa portée doivent normalement trouver, dans toute la Communauté, une interprétation autonome et uniforme qui doit être recherchée en tenant compte du contexte de la disposition et de l'objectif poursuivi par la réglementation en cause (arrêt du 26 mai 2005, Stadt Sundern, C-43/04, Rec. p. I-4491, point 24 et jurisprudence citée).
- 33 À cet égard, compte tenu du contexte du règlement n° 3577/92 et de l'objectif poursuivi par celui-ci, à savoir la mise en œuvre de la libre prestation des services pour le cabotage maritime, la notion de port visée par ledit règlement comprend des infrastructures, même de faible importance, dont la fonction est de permettre l'embarquement et le débarquement des marchandises ou des personnes transportées par mer. Dès lors, les infrastructures présentes dans les îles Cíes doivent être considérées comme des ports au sens du règlement n° 3577/92.

- 34 En outre, l'interprétation autonome et uniforme de la notion de port au sens de ce règlement conduit à considérer que les infrastructures présentes dans les villes de Vigo, de Cangas et de Moaña correspondent à ce concept dès lors que ces villes disposent chacune d'infrastructures permettant l'embarquement et le débarquement des personnes et le chargement et déchargement des marchandises transportées par mer.
- 35 Il résulte de l'ensemble des considérations qui précèdent que les services de transport maritime de passagers à l'intérieur de la ria de Vigo régis par la loi 4/1999 constituent des services de transport par mer entre des ports au sens du règlement n° 3577/92. Partant, ce règlement est applicable auxdits services.

*Sur le premier grief, tiré d'une violation de l'article 1<sup>er</sup> du règlement n° 3577/92*

- 36 La Commission soutient que la loi 4/1999 enfreint les dispositions de l'article 1<sup>er</sup> du règlement n° 3577/92 à deux égards: d'une part, en réservant les services de transport maritime de passagers dans la ria de Vigo à une seule entreprise par l'octroi d'une concession administrative de vingt ans, ce qui paralyserait l'accès au marché pendant la durée de cette concession; d'autre part, en retenant l'expérience acquise dans le domaine du transport dans la ria de Vigo comme critère de sélection de l'entreprise concessionnaire, ce qui favoriserait l'opérateur en place et entraînerait une discrimination vis-à-vis d'opérateurs d'autres États membres.
- 37 Le gouvernement espagnol objecte que le système de concession pour le transport maritime de passagers dans la ria de Vigo est justifié par des raisons impérieuses d'intérêt général au sens de la jurisprudence de la Cour.

- 38 En premier lieu, ce gouvernement soutient que le service maritime à destination des îles Cíes, qui est la seule liaison possible avec ces îles, doit être limité pour des raisons écologiques. En effet, le nombre de personnes quotidiennement autorisées à visiter lesdites îles serait contingenté et le seul moyen raisonnable de respecter cet impératif serait de contrôler le nombre de voyageurs qui embarquent pour cette destination. À cela s'ajouteraient les faibles capacités du quai installé dans ces îles, qui ne pourrait supporter un trafic maritime intense.
- 39 En deuxième lieu, s'agissant de la liaison maritime entre les villes de Vigo, de Cangas et de Moaña, ce mode de transport est, selon le gouvernement espagnol, le plus direct, le plus simple, le plus rapide et le plus économique. Son éventuelle suppression aurait de graves répercussions sur l'organisation du trafic dans la zone géographique de Vigo et la péninsule du Morrazo, et entraînerait des difficultés en termes d'utilisation excessive et d'encombrement des infrastructures de transport terrestre. Or, les services relatifs à cette liaison seraient déficitaires et auraient, partant, une viabilité économique incertaine ou faible. Par conséquent, la libéralisation totale de ces services provoquerait probablement la disparition de la ligne Vigo-Cangas-Moaña ou son exploitation dans des conditions de sécurité, de régularité et de tarifs insatisfaisantes.
- 40 En troisième lieu, le gouvernement espagnol fait valoir que le trafic maritime dans la ria de Vigo doit être contrôlé et son volume, limité. Il s'agirait, en effet, d'un espace géographique fini dans lequel doivent coexister des activités diverses, dont certaines, comme la pêche des coquillages au moyen de chalands ou d'engins flottants, impliquent d'évidence des limitations du trafic maritime.
- 41 En quatrième lieu, selon ledit gouvernement, la durée de la concession peut être justifiée par la nécessité d'amortir des investissements qui sont considérables.

- 42 En dernier lieu, s'agissant du critère de sélection de l'entreprise adjudicataire relatif à l'expérience acquise dans le transport maritime dans la ria de Vigo, le gouvernement espagnol affirme que ce critère n'a pas été décisif pour l'adjudication de la concession ni conduit au maintien de l'entreprise qui opérait déjà dans ladite ria. En outre, ce gouvernement fait état, dans son mémoire en duplique, de la suppression dudit critère par une loi du 23 décembre 2003.
- 43 Il convient de rappeler que l'article 1<sup>er</sup> du règlement n° 3577/92 établit clairement le principe de la libre prestation des services de cabotage maritime dans la Communauté (arrêts Analir e.a., précité, point 20, et du 21 octobre 2004, Commission/Grèce, C-288/02, Rec. p. I-10071, point 29).
- 44 Or, une mesure nationale réservant les services de transport maritime dans la ria de Vigo à une seule entreprise par une concession administrative d'une durée de vingt ans renouvelable pour une période de dix ans est de nature à gêner, voire prohiber la prestation de ces services par des entreprises situées dans d'autres États membres et constitue, dès lors, une restriction à la libre prestation des services. Il en est de même du critère de sélection relatif à l'expérience acquise dans le domaine du transport maritime dans la ria de Vigo (voir, en ce sens, arrêts précités Analir e.a., point 22, et Commission/Grèce, point 30).
- 45 S'agissant d'apprécier l'admissibilité de ces restrictions, il importe de rappeler que la libre prestation de services, en tant que principe fondamental du traité, ne peut être limitée que par des réglementations justifiées par des raisons impérieuses d'intérêt général et s'appliquant à toute personne ou entreprise exerçant une activité sur le territoire de l'État membre d'accueil. En outre, afin d'être ainsi justifiée, la réglementation nationale en cause doit être propre à garantir la réalisation de l'objectif qu'elle poursuit et ne pas aller au-delà de ce qui est nécessaire pour qu'il soit atteint (arrêts précités Analir e.a., point 25 et jurisprudence citée, et Commission/Grèce, point 32). Tel n'est cependant pas le cas en l'espèce.

- 46 En effet, en ce qui concerne les îles Cíes, comme l'observe à juste titre la Commission, des mesures moins contraignantes que ladite concession, telles que l'organisation d'un système de réservation et de vente des entrées disponibles, peuvent être instaurées afin d'adapter le trafic à destination de ces îles tant aux exigences environnementales qu'aux faibles capacités du quai dont fait état le gouvernement espagnol.
- 47 Ensuite, s'agissant des exigences liées à l'organisation du trafic dans la zone géographique de Vigo et de la péninsule du Morrazo, il y a lieu de constater, ainsi que l'a relevé M. l'avocat général au point 49 de ses conclusions, que le gouvernement espagnol n'a pas démontré que les services de transport de passagers entre les rives de la ria de Vigo, qui, selon les informations mentionnées dans son mémoire en duplique, concernent 1,3 million de passagers par an, doivent, sous peine de ne plus être rentables et de disparaître, faire l'objet d'une concession, octroyée à un opérateur unique pour une durée de vingt ans, susceptible d'être prolongée jusqu'à trente ans.
- 48 Par ailleurs, ce gouvernement n'a pas non plus démontré que l'intensité du trafic maritime dans la ria de Vigo engendrerait des difficultés qui ne pourraient être prévenues autrement que par l'instauration d'une mesure aussi restrictive que ladite concession ni que, à supposer que des investissements considérables soient requis afin de maintenir les liaisons maritimes concernées, ceux-ci ne pourraient être amortis que sur une période de vingt, voire trente ans.
- 49 S'agissant, enfin, du critère de sélection relatif à l'expérience acquise dans le domaine du transport dans la ria de Vigo, il suffit de constater que le gouvernement espagnol n'invoque pas de raisons impérieuses justifiant la restriction qui découle de ce critère.

- 50 Au surplus, la circonstance que ledit critère n'aurait pas été décisif pour l'adjudication de la concession n'est pas pertinente dès lors que la constatation d'un manquement d'un État membre n'est pas liée à celle d'un dommage qui en résulterait (arrêt du 5 mars 1998, Commission/France, C-175/97, Rec. p. I-963, point 14 et jurisprudence citée).
- 51 La suppression dudit critère par une loi datée du 23 décembre 2003 est de même sans incidence. En effet, l'existence d'un manquement doit être appréciée en fonction de la situation de l'État membre en cause telle qu'elle se présentait au terme du délai fixé dans l'avis motivé, de sorte que les changements intervenus par la suite ne sauraient être pris en compte par la Cour (voir arrêt du 29 janvier 2004, Commission/Autriche, C-209/02, Rec. p. I-1211, point 16 et jurisprudence citée).
- 52 Il résulte de ce qui précède que le premier grief est fondé.

*Sur le deuxième grief, tiré d'une violation de l'article 4 du règlement n° 3577/92*

- 53 Selon la Commission, il ressort de l'article 4 du règlement n° 3577/92 qu'un État membre ne peut conclure des contrats de service public avec des compagnies de navigation ou imposer des obligations de service public à de telles compagnies que si celles-ci participent à des services réguliers à destination et en provenance d'îles ainsi qu'entre des îles.
- 54 Or, les services de transport dans la ria de Vigo ne seraient pas des services réguliers de transport avec ou entre des îles. En effet, d'une part, les services réguliers, tels que ceux des lignes Vigo-Cangas et Vigo-Moaña, ne seraient pas des services insulaires

et, d'autre part, les services à destination des îles Cíes ne seraient pas réguliers, mais saisonniers et de type touristique.

- 55 Le gouvernement espagnol soutient que l'article 4 du règlement n° 3577/92 peut néanmoins s'appliquer au cas d'espèce.
- 56 En effet, selon ledit gouvernement, la possibilité de conclure des contrats de service public en ce qui concerne les services de transport maritime avec ou entre des îles ou de soumettre ces services à des obligations de service public est fondée sur la circonstance que, dans de telles hypothèses, il s'agit, dans la zone concernée, de l'unique moyen d'établir une liaison entre les îles ou entre les îles et le continent. Il y aurait donc lieu d'appliquer un régime identique ou comparable à celui prévu à l'article 4 du règlement n° 3577/92 aux liaisons maritimes à l'intérieur d'une ria dès lors que les liaisons terrestres existantes sont beaucoup plus difficiles.
- 57 La Commission admet que l'article 4 peut effectivement s'appliquer, à titre exceptionnel, à des services de transport maritime autres que ceux avec ou entre des îles, en particulier dans le cas d'une ria ou d'un fjord où une liaison routière est tellement longue ou difficile qu'elle ne constitue pas une alternative réelle à la liaison par mer. Elle soutient cependant qu'une telle situation exceptionnelle ne se présente pas en l'espèce.
- 58 À cet égard, à supposer que l'article 4 du règlement n° 3577/92 puisse s'appliquer, à titre exceptionnel, à certains services de transport maritime autres que ceux avec ou entre des îles, il y a lieu de constater que, comme l'a relevé M. l'avocat général aux points 43 et 44 de ses conclusions, les villes de Vigo, de Cangas et de Moaña, outre les liaisons par mer, disposent d'un réseau routier qui les relie directement et les rend facilement accessibles. Dans ces conditions, les services de transport maritime réguliers entre ces villes ne sauraient, en tout état de cause, être assimilés à des services de transport maritime avec ou entre des îles.

59 S'agissant des services de transport maritime à destination et en provenance des îles Cíes, le gouvernement espagnol ne conteste pas que ceux-ci ne sont pas des services réguliers.

60 Il s'ensuit que le deuxième grief est fondé.

*Sur le troisième grief, tiré d'une violation de l'article 7 du règlement n° 3577/92*

61 Selon la Commission, l'article 7 du règlement n° 3577/92 interdit aux États membres d'instaurer des régimes plus restrictifs que celui qui était d'application à la date d'entrée en vigueur de ce règlement, à savoir le 1<sup>er</sup> janvier 1993. Or, le régime existant avant l'adoption de la loi 4/1999 aurait été moins restrictif que celui instauré par ladite loi.

62 À cet égard, il convient de constater que l'article 7 du règlement n° 3577/92 doit être interprété à la lumière de la disposition qui le précède immédiatement. Alors que l'article 6 dudit règlement permet aux États membres, dans certains cas spécifiques, de maintenir, au-delà de la date du 1<sup>er</sup> janvier 1993 et pendant une période expirant, au plus tard, le 1<sup>er</sup> janvier 2004, des restrictions existantes, l'article 7 prévoit, en substance, que ces États ne peuvent pas introduire de nouvelles restrictions par rapport à la situation existante. Les deux dispositions se complètent par conséquent et constituent, en réalité, les deux volets d'un régime de libéralisation graduelle.

- 63 Cette interprétation des articles 6 et 7 du règlement n° 3577/92 est confortée par le fait que l'abrogation, par le traité d'Amsterdam, de l'article 62 du traité CE, auquel se réfère ledit article 7, qui prévoyait une interdiction pour les États membres d'introduire de nouvelles restrictions en ce qui concerne la prestation des services, a coïncidé avec la disparition, dans le texte de l'article 49, paragraphe 1, CE, de la référence à la suppression progressive, au cours de la période de transition, des restrictions à la libre prestation des services à l'intérieur de la Communauté.
- 64 Il s'ensuit que, comme l'a relevé M. l'avocat général au point 75 de ses conclusions, l'article 7 du règlement n° 3577/92 n'a de sens que dans le contexte d'une libéralisation graduelle des services que vise ce règlement.
- 65 Dès lors, la question de savoir si le Royaume d'Espagne a manqué aux obligations découlant de l'article 7 du règlement n° 3577/92 en raison de l'adoption de la loi 4/1999 par la Communauté autonome de Galice ne se pose que si les services de transport maritime dans la ria de Vigo étaient visés par l'article 6 du même règlement à la date de l'expiration du délai fixé par l'avis motivé.
- 66 Tel n'étant pas le cas, le troisième grief doit être rejeté comme non fondé.

*Sur le quatrième grief, tiré d'une violation de l'article 9 du règlement n° 3577/92*

- 67 La Commission fait valoir que la loi 4/1999 n'a fait l'objet d'aucune consultation avant d'être adoptée, en violation de l'obligation prévue à l'article 9 du règlement n° 3577/92.

- 68 À cet égard, il convient de rappeler que, aux termes de cet article 9, «[a]vant d'adopter les dispositions législatives, réglementaires ou administratives en application du [...] règlement, les États membres consultent la Commission».
- 69 Dès lors que la loi 4/1999 constitue une telle disposition et que le gouvernement espagnol ne conteste pas que la Commission n'a pas été consultée à propos de cette loi, le quatrième grief est fondé.
- 70 Il résulte de l'ensemble des considérations qui précèdent que, en maintenant en vigueur une législation:
- qui permet la concession des services de transport maritime de passagers dans la ria de Vigo à un seul opérateur pendant une période de vingt ans et qui prévoit qu'un des critères d'attribution de cette concession est l'expérience de transport acquise dans ladite ria,
  - qui permet de soumettre à des obligations de service public les services de transport saisonniers avec les îles ou les services de transport réguliers entre les ports continentaux,
  - qui n'a fait l'objet d'aucune consultation de la Commission avant d'être adoptée,

le Royaume d'Espagne a violé les articles 1<sup>er</sup>, 4 et 9 du règlement n° 3577/92 et a manqué aux obligations qui lui incombent en vertu de ce règlement.

## Sur les dépens

- 71 Aux termes de l'article 69, paragraphe 2, du règlement de procédure, toute partie qui succombe est condamnée aux dépens, s'il est conclu en ce sens. La Commission ayant conclu à la condamnation du Royaume d'Espagne et celui-ci ayant succombé en l'essentiel de ses moyens, il y a lieu de le condamner aux dépens.

Par ces motifs, la Cour (deuxième chambre) déclare et arrête:

### 1) En maintenant en vigueur une législation:

- qui permet la concession des services de transport maritime de passagers dans la ria de Vigo à un seul opérateur pendant une période de vingt ans et qui prévoit qu'un des critères d'attribution de cette concession est l'expérience de transport acquise dans ladite ria,
- qui permet de soumettre à des obligations de service public les services de transport saisonniers avec les îles ou les services de transport réguliers entre les ports continentaux,
- qui n'a fait l'objet d'aucune consultation de la Commission des Communautés européennes avant d'être adoptée,

le Royaume d'Espagne a violé les articles 1<sup>er</sup>, 4 et 9 du règlement (CEE) n° 3577/92 du Conseil, du 7 décembre 1992, concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à

**l'intérieur des États membres (cabotage maritime), et a manqué aux obligations qui lui incombent en vertu de ce règlement.**

**2) Le recours est rejeté pour le surplus.**

**3) Le Royaume d'Espagne est condamné aux dépens.**

Signatures