

DOMSTOLENS DOM (andra avdelningen)
den 9 mars 2006 *

I mål C-323/03,

angående en talan om fördragsbrott enligt artikel 226 EG, som väckts den 24 juli 2003,

Europeiska gemenskapernas kommission, företrädd av I. Martínez del Peral och K. Simonsson, båda i egenskap av ombud, med delgivningsadress i Luxemburg,

sökande,

mot

Konungariket Spanien, företrädd av L. Fraguas Gadea och J.M. Rodríguez Cárcamo, båda i egenskap av ombud, med delgivningsadress i Luxemburg,

svarande,

* Rättegångsspråk: spanska.

meddelar

DOMSTOLEN (andra avdelningen)

sammansatt av avdelningsordföranden C.W.A. Timmermans (referent) samt domarna J. Makarczyk, R. Silva de Lapuerta, P. Kūris och J. Klučka,

generaladvokat: A. Tizzano,
justitiesekreterare: avdelningsdirektören M. Ferreira,

efter det skriftliga förfarandet och förhandlingen den 15 september 2005,

och efter att den 10 november 2005 ha hört generaladvokatens förslag till avgörande,

följande

Dom

- 1 Europeiska gemenskapernas kommission har yrkat att domstolen skall fastställa att Konungariket Spanien har åsidosatt artiklarna 1, 4, 7 och 9 i förordning nr 3577/92 och underlåtit att uppfylla sina skyldigheter enligt denna förordning och EG-fördraget, genom att bibehålla en lagstiftning
 - som innebär att det är tillåtet att bevilja en enda aktör koncession avseende sjötransporttjänster i Vigoviken (ría de Vigo) för en period på tjugo år, och enligt vilken ett av kriterierna för beviljande av koncessionen är erfarenhet av transporter i denna vik,

- som innebär att det är tillåtet att förpliktelser vid allmän trafik gäller avseende de säsongsbundna transporttjänsterna till öarna eller de regelbundna transporttjänsterna mellan hamnar på fastlandet,

- som innebär att det är tillåtet att införa ett system som är mer restriktivt än det som var tillämpligt då rådets förordning (EEG) nr 3577/92 av den 7 december 1992 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsstaterna (cabotage) (EGT L 364, s. 7; svensk specialutgåva, område 6, volym 3, s. 203) trädde i kraft, i förevarande fall det system som infördes genom beslut av den 11 juni 1984,

- som inte var föremål för samråd med kommissionen innan den antogs.

Tillämpliga bestämmelser

De gemenskapsrättsliga bestämmelserna

- 2 I första stycket i artikel 59 i EG-fördraget (nu artikel 49 EG i ändrad lydelse) föreskrevs följande:

”Inom ramen för nedanstående bestämmelser skall inskränkningar i friheten att tillhandahålla tjänster inom gemenskapen gradvis avvecklas under övergångstiden för medborgare i medlemsstater som har etablerat sig i en annan stat inom gemenskapen än mottagaren av tjänsten.”

- 3 I artikel 62 i EG-fördraget (vilken upphävdes genom Amsterdamfördraget) föreskrevs följande:

”Om inte annat föreskrivs i detta fördrag, skall medlemsstaterna inte införa nya hinder i fråga om den frihet att tillhandahålla tjänster som faktiskt uppnåtts vid den tidpunkt då fördraget träder i kraft.”

- 4 I artikel 1.1 i förordning nr 3577/92 föreskrivs följande:

”Från och med den 1 januari 1993 skall frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom en medlemsstat (cabotage) gälla för rederier inom gemenskapen vilkas fartyg är registrerade i en medlemsstat och förs under denna stats flagg, förutsatt att fartygen uppfyller de villkor för att få utföra cabotage som gäller i den sistnämnda medlemsstaten ...”

- 5 I artikel 2 i förordning nr 3577/92 föreskrivs följande:

”I denna förordning används följande beteckningar med de betydelser som här anges:

1. Sjötransporttjänster inom en medlemsstat (cabotage): tjänster som normalt utförs mot ersättning, i synnerhet
 - a) fastlandscabotage: sjötransport av passagerare eller gods mellan hamnar på en och samma medlemsstats fastland eller huvudområde utan att anlöpa öar,

...

c) öcabotage: sjötransport av passagerare eller gods mellan

— hamnar på en medlemsstats fastland och på en eller flera av dess öar,

— hamnar på en och samma medlemsstats öar.

...”

6 I artikel 4.1 i förordning nr 3577/92 föreskrivs följande:

”En medlemsstat får ingå avtal om allmän trafik med rederier som utför regelbundna transporttjänster till, från och mellan öar, eller ange förpliktelser vid allmän trafik som villkor för rätten att tillhandahålla sådana cabotagetjänster.”

7 I artikel 6 i förordning nr 3577/92 föreskrivs följande:

”1. Följande sjötransporttjänster, som utförs i Medelhavet och längs Spaniens, Portugals och Frankrikes kuster, är tillfälligt undantagna från tillämpningen av denna förordning:

— kryssningstrafik, fram till den 1 januari 1995,

- transport av strategiska varor (olja, oljeprodukter och dricksvatten), fram till den 1 januari 1997,

- trafik som utförs av fartyg mindre än 650 bruttoton, fram till den 1 januari 1998,

- regelbunden passagerar- och färjetrafik, fram till den 1 januari 1999.

2. Öcabotage i Medelhavet och cabotage till och från Kanarieöarna, Azorerna och Madeira, Ceuta och Melilla, de franska öarna längs Atlankusten och Frankrikes utomeuropeiska departement är tillfälligt undantagna från tillämpningen av denna förordning fram till den 1 januari 1999.

3. Med hänsyn till den ekonomiska och sociala sammanhållningen utsträcks undantagen i punkt 2 vad gäller Grekland fram till den 1 januari 2004 för regelbunden passagerar- och färjetrafik och för trafik som utförs av fartyg som är mindre än 650 bruttoton.

8 I artikel 7 i förordning nr 3577/92 föreskrivs följande:

”Artikel 62 i fördraget skall tillämpas på de förhållanden som täcks av denna förordning.”

- 9 I artikel 9 i förordning nr 3577/92 föreskrivs följande:

”Medlemsstaterna skall samråda med kommissionen innan de antar lagar och andra författningar för att genomföra denna förordning. De skall underrätta kommissionen om de åtgärder som de sålunda beslutat om.”

Den nationella lagstiftningen

- 10 Den 9 april 1999 antog den autonoma regionen Galicien lag 4/1999, i vilken det föreskrivs att allmän sjötransport av passagerare i Vigoviken utgör allmän trafik som åligger den regionala förvaltningen i Galicien (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, av den 18 maj 1999, s. 18552) (nedan kallad lag 4/1999).
- 11 Enligt artikel 2.2 och 2.3 i denna lag ansvarar Galiciens regionala förvaltning indirekt för tjänster för sjötransport av passagerare i Vigoviken genom beviljandet av en tjuugoårig administrativ koncession, som kan förlängas för en period på högst tio år.
- 12 I artikel 3 i lag 4/1999 föreskrivs att denna koncession skall beviljas genom ett förfarande för offentlig upphandling och att det vid upphandlingen bland annat skall tas hänsyn till aktörens erfarenhet av transporter i Vigoviken, tjänstens kvalitet, prissättning och ett åtagande att de som anställs för att utföra transporter i Vigoviken anställs på grundval av sin erfarenhet och yrkeskunnande. Dessutom skall hänsyn tas till att garantier lämnas beträffande bevarande av den naturliga miljön på Cíesöarna.

- 13 Det system som var i kraft före lag 4/1999 hade fastställts genom ett beslut av den 11 juni 1984. Enligt detta beslut var tillhandahållandet av regelbundna tjänster för sjötransport av passagerare och gods mellan Vigo och Cangas, och mellan Vigo och Moaña, beroende av att ett tillstånd som kunde förlängas med en tioårsperiod beviljades.

Det administrativa förfarandet

- 14 Efter att ha mottagit flera klagomål sände kommissionen den 19 juli 2000 en formell underrättelse till Konungariket Spanien, eftersom den ansåg att lag 4/1999 inte var förenlig med förordning nr 3577/92. Konungariket Spanien besvarade den formella underrättelsen genom skrivelse av den 5 oktober 2000.
- 15 Kommissionen ansåg inte att förklaringarna i detta svar var tillfredsställande. Den 7 maj 2001 riktade den därför ett motiverat yttrande till Konungariket Spanien, i vilket denna medlemsstat uppmanades att inom två månader från delgivningen av det motiverade yttrandet vidta nödvändiga åtgärder för att följa detta.
- 16 Eftersom de spanska myndigheterna enligt kommissionen inte vidtog nödvändiga åtgärder för att uppfylla sina skyldigheter enligt förordning nr 3577/92, väckte kommissionen förevarande talan.

Talan

Tillämpningen av förordning nr 3577/92 på sjötransporttjänster i Vigoviken

- 17 Innan domstolen prövar de fyra anmärkningar som kommissionen har framfört och som avser åsidosättande av artiklarna 1, 4, 7 respektive 9 i förordning nr 3577/92, skall den uttala sig om den spanska regeringens argument att domstolen under alla omständigheter inte skall bifalla talan, eftersom denna förordning inte är tillämplig på sjötransporttjänster i Vigoviken som omfattas av lag 4/1999.
- 18 Enligt denna regering skall cabotage anses utgöra sjötransport av gods eller passagerare mellan hamnar. Sjöfart i Vigoviken utgör emellertid varken sjötransport eller transport mellan hamnar, i den mening som avses med dessa begrepp i förordning nr 3577/92.
- 19 Vad för det första beträffar begreppet sjötransport har den spanska regeringen gjort gällande att gemenskapslagstiftaren avsåg yttre vatten och inte inre vatten när den fastställde bestämmelser för sjötransporter. Yttre vatten motsvarar territorialhavet, såsom det definieras i internationella konventioner och särskilt i artikel 8 i Förenta nationernas havsrättskonvention av den 10 december 1982 (nedan kallad Montego Bay-konventionen). I sistnämnda konvention görs skillnad mellan yttre vatten och inre vatten, det vill säga vatten innanför baslinjen för territorialhavet.

- 20 Dessutom anser nämnda regering att förordning nr 3577/92 grundas på principen att cabotage både utgör en väsentlig del av gemenskapens kommunikationssystem och är ett nödvändigt verktyg för att inrätta den inre marknaden. Till skillnad från sjöfart i yttre vatten eller i territorialhavet har emellertid sjöfart som endast sker i inre vatten en mycket begränsad ekonomisk och social betydelse och påverkar endast i liten utsträckning syftet att skapa en inre marknad inom ramen för gemenskapen.
- 21 För det andra har den spanska regeringen gjort gällande att sjöfart i Vigoviken inte utgör sjöfart mellan hamnar, eftersom nämnda vik, enligt tillämplig nationell lagstiftning, i sin helhet omfattas av Vigohamnens område och vidare eftersom det inte finns någon hamn på Cíesöarna, utan endast en tilläggsplats för landstigning av passagerare med mycket begränsade förtöjningsmöjligheter.
- 22 Slutligen anser nämnda regering att det även följer av definitionen av begreppen fartområde och hamnområde i artikel 2 i rådets direktiv 98/18/EG av den 17 mars 1998 om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg (EGT L 144, s. 1) att hamnområdet omfattar samtliga vatten i Vigoviken. Med andra ord betecknas inte detta område som ett fartområde i gemenskapslagstiftningen.
- 23 Vid tolkningen av en gemenskapsrättslig bestämmelse skall inte bara dess lydelse beaktas, utan också dess sammanhang och de syften som eftersträvas med de föreskrifter som den ingår i (dom av den 7 juni 2005 i mål C-17/03, VEMW m.fl., REG 2005, s. I-4983, punkt 41 och där angiven rättspraxis).
- 24 Härav följer att det vid tolkningen av uttrycket "sjötransport ... mellan hamnar", som ingår i definitionerna av fastlandscabotage och öcabotage som återfinns i artikel 2.1 a och c i förordning nr 3577/92 skall beaktas vilket syfte förordningen har, nämligen

att göra det möjligt att fritt tillhandahålla cabotagetjänster på de villkor och med de begränsningar som följer av förordningen (se dom av den 20 februari 2001 i mål C-205/99, Analir m.fl., REG 2001, s. I-1271, punkt 19).

- 25 En likställelse av begreppet hav i den mening som avses i förordning nr 3577/92 och begreppet territorialhav i den mening som avses i Montego Bay-konventionen kan emellertid innebära att nämnda syfte äventyras. Om nämnda förordning endast tillämpades på territorialhav i den mening som avses i denna konvention, skulle potentiellt betydelsefulla sjötransporttjänster kunna uteslutas från den liberalisering som avses i denna förordning, i den mån som dessa sjötransporttjänster utförs innanför territorialhavets baslinje, vilken staterna enligt denna konvention kan fastställa genom att dra en linje mellan lågvattenpunkterna vid bukternas naturliga mynning.
- 26 Dessutom framgår det inte av förordning nr 3577/92 att gemenskapslagstiftarens avsikt var att begränsa tillämpningsområdet för denna förordning till att endast avse territorialhavet i den mening som avses i Montego Bay-konventionen.
- 27 En sådan likställelse kan således inte godtas.
- 28 Även argumentet att sjöfart i en vik såsom Vigoviken endast i liten utsträckning påverkar syftet att skapa en inre marknad saknar relevans. Det finns nämligen inget i förordning nr 3577/92 som tyder på att dess tillämpningsområde är beroende av hur sjöfarten i ett visst område ekonomiskt och socialt sett påverkar skapandet av den inre marknaden.

- 29 Härav följer att de omständigheter som den spanska regeringen har åberopat inte är sådana att det skall anses ha visats att en vik, det vill säga en floddal där havsvatten trängt in, såsom Vigoviken, inte utgör hav i den mening som avses i förordning nr 3577/92.
- 30 Det saknas vidare stöd för argumentet att sjötransporttjänster i Vigoviken inte utförs mellan hamnar i den mening som avses i förordning nr 3577/92.
- 31 Till skillnad från direktiv 98/18, där "hamn område" i artikel 2 p definieras som "ett annat område än ett fartområde, som det definieras av medlemsstaterna...", innehåller förordning nr 3577/92 nämligen inte någon hänvisning till medlemsstaternas rättsordningar i fråga om att definiera begreppet hamn.
- 32 Det framgår emellertid av såväl kravet på en enhetlig tillämpning av gemenskapsrätten som likhetsprincipen att en gemenskapsbestämmelse som inte innehåller någon uttrycklig hänvisning till medlemsstaternas rättsordningar för att bestämma dess betydelse och räckvidd normalt skall ges en självständig och enhetlig tolkning inom hela gemenskapen, med beaktande av bestämmelsens sammanhang och det med bestämmelserna i fråga eftersträfvade målet (dom av den 26 maj 2005 i mål C-43/04, Stadt Sundern, REG 2005, s. I-4491, punkt 24 och där angiven rättspraxis).
- 33 Med hänsyn till den kontext som förordning nr 3577/92 ingår i och det mål som eftersträvas genom denna, nämligen att göra det möjligt att fritt tillhandahålla cabotagetjänster, omfattar begreppet hamn i nämnda förordning infrastrukturer, även sådana som är av ringa betydelse, som har till syfte att möjliggöra ombordstigning och landstigning av passagerare respektive lastning och lossning av gods vid sjötransporter. De infrastrukturer som återfinns på Ciesöarna skall således anses utgöra hamnar i den mening som avses i förordning nr 3577/92.

- 34 Dessutom följer det av en självständig och enhetlig tolkning av begreppet hamn i den mening som avses i denna förordning att de infrastrukturer som återfinns i städerna Vigo, Cangas och Moaña skall anses motsvara detta begrepp, eftersom det i alla dessa städer finns infrastrukturer som möjliggör ombordstigning och landstigning av passagerare och lastning och lossning av gods vid sjötransporter.
- 35 Av det ovanstående följer att tjänster för sjötransport av passagerare i Vigoviken som omfattas av lag 4/1999 utgör sjötransporttjänster mellan hamnar i den mening som avses i förordning nr 3577/92. Denna förordning är således tillämplig på nämnda tjänster.

Den första anmärkningen: Åsidosättande av artikel 1 i förordning nr 3577/92

- 36 Kommissionen har gjort gällande att lag 4/1999 innebär ett åsidosättande av artikel 1 i förordning nr 3577/92 i två avseenden: genom att tjänsterna för sjötransport av passagerare i Vigoviken förbehålls ett enda företag genom beviljandet av en tjuugoårig administrativ koncession, vilket medför att tillträdet till den marknaden är blockerat under den tid som denna koncession gäller, och vidare genom att fastslå att erfarenhet av transporter i Vigoviken är ett av kriterierna vid valet av vilket företag som skall beviljas koncessionen, vilket gynnar den aktör som redan finns på plats och medför att aktörer från andra medlemsstater diskrimineras.
- 37 Den spanska regeringen har invänt att systemet för beviljande av koncession avseende sjötransport av passagerare i Vigoviken är motiverat av tvingande hänsyn till allmänintresset i den mening som avses i domstolens rättspraxis.

- 38 Denna regering har för det första anfört att sjötransport till Cíesöarna, vilket är den enda möjliga förbindelsen med dessa öar, skall begränsas av ekologiska skäl. Antalet personer per dag som får besöka nämnda öar är nämligen begränsat och det enda rimliga sättet att iaktta denna föreskrift är att kontrollera antalet personer som går ombord på fartyg med denna destination. Härvid skall det även beaktas att dessa öars tilläggsplats har begränsad kapacitet och inte skulle kunna klara tät sjötrafik.
- 39 För det andra är sjöförbindelsen mellan städerna Vigo, Cangas och Moaña det mest direkta, enklaste, snabbaste och billigaste transportsättet enligt den spanska regeringen. Om det drogs in skulle det få allvarliga konsekvenser för hur trafiken organiseras i det geografiska område som omfattar Vigo och Morrazohalvön, och det skulle medföra svårigheter genom extrem användning och överbelastning av infrastrukturerna för landtransporter. Tjänsterna med avseende på denna förbindelse är emellertid otillräckliga och det är således av ekonomiska skäl osäkert eller föga troligt att de kan kvarstå. En fullständig liberalisering av dessa tjänster skulle sannolikt leda till att linjen Vigo–Cangas–Moaña läggs ned eller att den drivs på ett otillfredsställande sätt med avseende på säkerhet, regelbundenhet och prissättning.
- 40 Den spanska regeringen har för det tredje gjort gällande att sjötrafiken i Vigoviken måste kontrolleras och att dess omfattning skall begränsas. Det är nämligen fråga om ett avgränsat geografiskt område i vilket olika verksamheter måste kunna samexistera. Det är uppenbart att vissa av dessa verksamheter, såsom skaldjursfiske med hjälp av pråmar eller flytande utrustningar, medför begränsningar av sjötrafiken.
- 41 Enligt nämnda regering kan för det fjärde koncessionens varaktighet motiveras av nödvändigheten att amortera betydande investeringar.

- 42 Den spanska regeringen har slutligen, vad beträffar det kriterium vid valet av vilket företag som skall beviljas koncessionen som avser erfarenhet av sjötransporter i Vigoviken, påstått att detta kriterium inte var avgörande vid beviljandet av koncessionen och att det inte heller ledde till att det företag som redan var verksamt i nämnda vik behölls. Dessutom framhöll denna regering i sin duplik att nämnda kriterium undanröjts genom en lag av den 23 december 2003.
- 43 Domstolen erinrar om att det av artikel 1 i förordning nr 3577/92 tydligt framgår att det inom gemenskapen skall gälla frihet att tillhandahålla cabotagetjänster (domen i det ovannämnda målet Analir m.fl., punkt 20, och dom av den 21 oktober 2004 i mål C-288/02, kommissionen mot Grekland, REG 2004, s. I-10071, punkt 29).
- 44 En nationell åtgärd som innebär att sjötransporttjänster i Vigoviken förbehålls ett enda företag genom beviljandet av en tjuugoårig administrativ koncession, som kan förlängas för en period på tio år, kan få till följd att tillhandahållandet av dessa tjänster försvåras eller till och med omöjliggörs för företag i andra medlemsstater och innebär därför en inskränkning i friheten att tillhandahålla tjänster. Detsamma gäller det urvalskriterium som avser erfarenhet av sjötransporter i Vigoviken (se, för ett liknande resonemang, domarna i de ovannämnda målen Analir m.fl., punkt 22, och kommissionen mot Grekland, punkt 30).
- 45 Vad beträffar bedömningen av om dessa inskränkningar skall godtas, skall det erinras om att friheten att tillhandahålla tjänster, som är en grundläggande princip i fördraget, endast kan inskränkas genom regler som motiveras av tvingande hänsyn till allmänintresset och som gäller för alla fysiska eller juridiska personer som utövar verksamhet på värdmedlemsstatens territorium. För att vara motiverad skall den nationella regleringen dessutom vara ägnad att säkerställa att det eftersträvade målet uppnås, och den skall inte gå utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål (domarna i de ovannämnda målen Analir m.fl., punkt 25 och där angiven rättspraxis, och kommissionen mot Grekland, punkt 32). Så är emellertid inte fallet i förevarande fall.

- 46 Vad beträffar Cíesöarna kan mindre långtgående åtgärder än beviljande av nämnda koncession vidtas, såsom inrättande av ett system för bokning och försäljning av tillgängliga biljetter, vilket kommissionen med rätta har påpekat, i syfte att anpassa trafiken till dessa öar såväl till miljökraven som till tilläggsplatsens begränsade kapacitet som den spanska regeringen har framhållit.
- 47 Vad vidare beträffar kraven avseende hur trafiken organiseras i det geografiska område som omfattar Vigo och Morrazohalvön, skall det såsom generaladvokaten har gjort i punkt 49 i sitt förslag till avgörande konstateras att den spanska regeringen inte har visat att tjänsterna för transport av passagerare mellan stränderna vid Vigoviken, vilka enligt de uppgifter som lämnats i dess duplik avser 1,3 miljoner passagerare per år, måste bli föremål för en koncession som beviljas en enda aktör för en period på tjugo år, som kan förlängas upp till en period på trettio år, för att vara lönsamma och inte försvinna.
- 48 Denna regering har för övrigt inte heller visat att trafikens intensitet i Vigoviken orsakar svårigheter som endast kan avhjälpas genom en så långtgående åtgärd som nämnda koncession. Den har inte heller visat att för det fall det krävs betydande investeringar i syfte att bibehålla de berörda sjöförbindelserna kan dessa endast amorteras under en period på tjugo eller trettio år.
- 49 Vad slutligen beträffar det urvalskriterium som avser erfarenhet av transporter i Vigoviken, är det tillräckligt att konstatera att den spanska regeringen inte har gjort gällande några tvingande hänsyn som kan motivera den inskränkning som detta kriterium innebär.

- 50 Dessutom saknar den omständigheten att nämnda kriterium inte var avgörande vid beviljandet av koncessionen relevans, eftersom fastställelsen av en medlemsstats fördragsbrott inte har något samband med frågan huruvida detta har vållat skada (dom av den 5 mars 1998 i mål C-175/97, kommissionen mot Frankrike, REG 1998, s. I-963, punkt 14 och där angiven rättspraxis).
- 51 Även den omständigheten att nämnda kriterium undanröjts genom en lag av den 23 december 2003 saknar relevans. Enligt fast rättspraxis skall nämligen förekomsten av ett fördragsbrott bedömas mot bakgrund av den situation som rådde i den ifrågavarande medlemsstaten vid utgången av den frist som har angetts i det motiverade yttrandet, och domstolen skall inte beakta senare förändringar (se dom av den 29 januari 2004 i mål C-209/02, kommissionen mot Österrike, REG 2004, s. I-1211, punkt 16 och där angiven rättspraxis).
- 52 Av det ovanstående följer att talan kan vinna bifall i den del den avser den första anmärkningen.

Den andra anmärkningen: Åsidosättande av artikel 4 i förordning nr 3577/92

- 53 Enligt kommissionen framgår det av artikel 4 i förordning nr 3577/92 att en medlemsstat endast får ingå avtal om allmän trafik med rederier eller för dessa ange förpliktelser vid allmän trafik, om de utför regelbundna transporttjänster till, från och mellan öar.
- 54 Transporttjänsterna i Vigoviken är emellertid inte regelbundna transporttjänster till och mellan öar. Dels utgör de regelbundna tjänsterna, såsom linjerna Vigo–Cangas

och Vigo—Moaña, inte tjänster mellan öar, dels är tjänsterna till Cíesöarna inte regelbundna, utan säsongsbundna och utgör turisttjänster.

- 55 Den spanska regeringen har anfört att artikel 4 i förordning nr 3577/92 trots detta kan tillämpas i förevarande fall.
- 56 Enligt nämnda regering grundas möjligheten att ingå avtal om allmän trafik avseende sjötransporttjänster till eller mellan öar, eller att som en förutsättning för tillhandahållandet av dessa tjänster ange förpliktelser vid allmän trafik, på den omständigheten att det i sådana fall i det berörda området är fråga om det enda sättet att inrätta en förbindelse mellan öarna eller mellan öarna och fastlandet. Ett system som är identiskt eller jämförbart med det som föreskrivs i artikel 4 i förordning nr 3577/92 skall således tillämpas på sjöförbindelser i en vik så snart existerande landförbindelser är mycket sämre.
- 57 Kommissionen har medgett att artikel 4 faktiskt i undantagsfall kan tillämpas på andra sjötransporttjänster än dem till eller mellan öar. Detta gäller i synnerhet i de fall där vägförbindelsen vid en vik eller en fjord är så lång eller dålig att den inte utgör ett verkligt alternativ till sjöförbindelsen. Den har emellertid gjort gällande att det inte är fråga om ett sådant undantagsfall i förevarande fall.
- 58 För det fall artikel 4 i förordning nr 3577/92 i undantagsfall skulle anses tillämplig på vissa andra sjötransporttjänster än dem till eller mellan öar konstaterar domstolen, i likhet med vad generaladvokaten har påpekat i punkterna 43 och 44 i sitt förslag till avgörande, att städerna Vigo, Cangas och Moaña, utöver sjöförbindelser, har ett vägnät som förbinder dem direkt och som innebär att de utan svårighet kan nås. De regelbundna sjötransporttjänsterna mellan dessa städer kan således under alla omständigheter inte likställas med sjötransporttjänster till eller mellan öar.

- 59 Vad beträffar sjötransporttjänster till och från Cíesöarna, har den spanska regeringen inte bestridit att de inte utgör regelbundna tjänster.
- 60 Härav följer att talan kan vinna bifall i den del den avser den andra anmärkningen.

Den tredje anmärkningen: Åsidosättande av artikel 7 i förordning nr 3577/92

- 61 Enligt kommissionen innebär artikel 7 i förordning nr 3577/92 att medlemsstaterna inte får införa system som är mer restriktiva än det system som var tillämpligt då denna förordning trädde i kraft, nämligen den 1 januari 1993. Det system som förelåg före antagandet av lag 4/1999 var dock mindre restriktivt än det som infördes genom nämnda lag.
- 62 Domstolen konstaterar härvid att artikel 7 i förordning nr 3577/92 skall tolkas mot bakgrund av den bestämmelse som omedelbart föregår den. Medan artikel 6 innebär att medlemsstaterna i vissa särskilda fall har rätt att, efter den 1 januari 1993 och under en period som löper ut senast den 1 januari 2004, bibehålla föreliggande hinder, föreskrivs det i artikel 7 i huvudsak att medlemsstaterna inte skall införa nya hinder jämfört med föreliggande situation. De två bestämmelserna kompletterar således varandra och utgör i själva verket de två delarna i ett system för gradvis liberalisering.

- 63 Denna tolkning av artiklarna 6 och 7 i förordning nr 3577/92 vinner stöd genom att den omständigheten att artikel 62 i EG-fördraget, till vilken det hänvisas i artikel 7, upphävdes genom Amsterdamfördraget, i vilken artikel det föreskrivs att medlemsstaterna inte skall införa nya hinder i fråga om friheten att tillhandahålla tjänster, sammanföll med ändringen av artikel 49.1 EG så att det inte längre angavs att inskränkningar i friheten att tillhandahålla tjänster inom gemenskapen gradvis skulle avvecklas under övergångstiden.
- 64 Härav följer, såsom generaladvokaten har påpekat i punkt 75 i sitt förslag till avgörande, att artikel 7 endast har en betydelse i fråga om en gradvis liberalisering av de tjänster som denna förordning avser.
- 65 Frågan huruvida Konungariket Spanien har underlåtit att uppfylla sina skyldigheter enligt artikel 7 i förordning nr 3577/92, genom att den autonoma regionen Galicien antog lag 4/1999, uppstår således endast under förutsättning att sjötransporttjänsterna i Vigoviken avsågs i artikel 6 i samma förordning vid utgången av den frist som angetts i det motiverade yttrandet.
- 66 Eftersom så inte var fallet, kan talan inte vinna bifall i den del den avser den tredje anmärkningen.

Den fjärde anmärkningen: Åsidosättande av artikel 9 i förordning nr 3577/92

- 67 Kommissionen har gjort gällande att lag 4/1999 inte var föremål för samråd innan den antogs, vilket innebär ett åsidosättande av den skyldighet som anges i artikel 9 i förordning nr 3577/92.

68 Domstolen erinrar härvid om att det i artikel 9 föreskrivs att "[m]edlemsstaterna skall samråda med kommissionen innan de antar lagar och andra författningar för att genomföra ... [förordningen]."

69 Eftersom lag 4/1999 utgör en sådan bestämmelse och den spanska regeringen inte har bestridit att det inte har skett något samråd med kommissionen med avseende på denna lag, kan talan vinna bifall i den del den avser den fjärde anmärkningen.

70 Av det ovanstående följer att Konungariket Spanien har åsidosatt artiklarna 1, 4 och 9 i förordning nr 3577/92 och underlåtit att uppfylla sina skyldigheter enligt denna förordning, genom att bibehålla en lagstiftning

— som innebär att en koncession avseende tjänster för sjötransport av passagerare i Vigoviken beviljas en enda aktör för en period på tjugo år, och enligt vilken ett av kriterierna för beviljande av koncessionen är erfarenhet av transporter i denna vik,

— som innebär att det är tillåtet att förpliktelser vid allmän trafik gäller avseende de säsongsbundna transporttjänsterna till öarna eller de regelbundna transporttjänsterna mellan hamnar på fastlandet, och

— som inte var föremål för samråd med kommissionen innan den antogs.

Rättegångskostnader

- 71 Enligt artikel 69.2 i rättegångsreglerna skall tappande part förpliktas att ersätta rättegångskostnaderna, om detta har yrkats. Kommissionen har yrkat att svaranden skall förpliktas att ersätta rättegångskostnaderna. Eftersom Konungariket Spanien har tappat målet skall detta yrkande bifallas.

På dessa grunder beslutar domstolen (andra avdelningen) följande:

- 1) Konungariket Spanien har åsidosatt artiklarna 1, 4 och 9 i rådets förordning (EEG) nr 3577/92 av den 7 december 1992 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsstaterna (cabotage) och underlåtit att uppfylla sina skyldigheter enligt denna förordning, genom att bibehålla en lagstiftning

- som innebär att en koncession avseende tjänster för sjötransport av passagerare i Vigoviken beviljas en enda aktör för en period på tjugo år, och enligt vilken ett av kriterierna för beviljande av koncessionen är erfarenhet av transporter i Vigoviken,
- som innebär att det är tillåtet att förpliktelser vid allmän trafik gäller avseende de säsongsbundna transporttjänsterna till öarna eller de regelbundna transporttjänsterna mellan hamnar på fastlandet, och
- som inte var föremål för samråd med kommissionen innan den antogs.

2) Talan ogillas i övrigt.

3) Konungariket Spanien skall ersätta rättegångskostnaderna.

Underskrifter