COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 22.4.2014
COM(2014) 232 final

COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO

sobre a interpretação do Regulamento (CEE) n.º 3577/92 do Conselho relativo à aplicação do princípio da livre prestação de serviços aos transportes marítimos internos nos Estados-Membros (cabotagem marítima)

COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO

sobre a interpretação do Regulamento (CEE) n.º 3577/92 do Conselho relativo à aplicação do princípio da livre prestação de serviços aos transportes marítimos internos nos Estados-Membros (cabotagem marítima)

Resumo

Com o recuo que permitem vinte anos de aplicação do Regulamento (CEE) n.º 3577/92 e à luz dessa experiência, a Comissão decidiu, no interesse da transparência e da segurança jurídica, atualizar e alterar a interpretação que tem dado às disposições do regulamento. A presente comunicação altera e substitui as anteriores comunicações interpretativas da Comissão de 2003[1] e 2006[2].

A presente comunicação é apresentada apenas a título informativo e com o fim de facilitar a leitura do regulamento. A comunicação precisa a forma como a Comissão se propõe aplicá-lo. Não pretende rever o regulamento nem sobrepor-se às competências de interpretação do Tribunal de Justiça.

A comunicação começa por esclarecer o âmbito de aplicação do princípio da livre prestação de serviços no setor da cabotagem marítima. Define os seus beneficiários e enumera os serviços abrangidos pelo regulamento.

Em seguida, a comunicação precisa o alcance das derrogações ao princípio da livre prestação de serviços previstas no regulamento. O regulamento prevê três derrogações. Em primeiro lugar, compete aos Estados-Membros determinar as regras em matéria de tripulação aplicáveis aos navios com menos de 650 GT e aos navios que efetuam serviços de cabotagem insular entre dois portos dos respetivos territórios. Em segundo lugar, os Estados-Membros podem impor aos armadores obrigações de serviço público e celebrar com os mesmos contratos de serviço público, a fim de assegurar um serviço suficiente de transportes regulares de, para ou entre ilhas. Por último, os Estados-Membros podem solicitar à Comissão a adoção de medidas de salvaguarda para atender a situações de perturbação grave do mercado nacional.

A comunicação fornece igualmente uma visão global das medidas transitórias para a aplicação deste regulamento na Croácia desde a sua adesão à União.

Por último, a comunicação fornece orientações sobre a aplicação, aos serviços de cabotagem marítima, do Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros e que revoga os Regulamentos (CEE) n.º 1191/69 e (CEE) n.º 1107/70 do Conselho[3].

---

1 Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões - Interpretação dada pela Comissão ao Regulamento (CEE) n.º 3577/92 do Conselho relativo à aplicação do princípio da livre prestação de serviços aos transportes marítimos internos nos Estados-Membros (cabotagem marítima)», de 22.12.2003, COM(2003) 595.

2 Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões que atualiza e retifica a comunicação sobre a interpretação do Regulamento (CEE) n.º 3577/92 do Conselho relativo à aplicação do princípio da livre prestação de serviços aos transportes marítimos internos nos Estados-Membros (cabotagem marítima), de 11.5.2006, COM(2006) 196.

3 JO L 315 de 3.12.2007, p. 1.

1. INTRODUÇÃO

O Regulamento (CEE) n.º 3577/92 (a seguir designado por «*regulamento*») do Conselho relativo à aplicação do princípio da livre prestação de serviços aos transportes marítimos internos nos Estados-Membros (cabotagem marítima)[4], adotado quando da criação do mercado interno, completou 21 anos de existência. Desde a sua entrada em vigor, em 1 de janeiro de 1993, a cabotagem marítima tem sido progressivamente liberalizada.

A Comissão procedeu desde 1993 a vários balanços económicos e jurídicos da liberalização[5]. Abordou igualmente os problemas de interpretação colocados pelo regulamento nas suas comunicações interpretativas de 2003 e 2006.

O quinto relatório sobre a execução do regulamento[6] realça a necessidade de se clarificarem determinados aspetos das orientações da Comissão sobre a aplicação deste regulamento.

A presente comunicação atualiza e altera as orientações anteriores, a fim de as alinhar pela evolução recente da legislação da UE e da jurisprudência do Tribunal de Justiça e para que as mesmas possam refletir melhor as alterações na interpretação dada pela Comissão a determinadas disposições do regulamento. Tal diz respeito, em particular, à interpretação dada pela Comissão às disposições do regulamento em matéria de tripulação (capítulo 4) e à duração dos contratos de serviço público (ponto 5.5.2 e secção 5.7).

A presente comunicação limita-se a apresentar, a título informativo, a interpretação que a Comissão dá ao regulamento. Não é seu propósito revê-lo ou sobrepor-se às competências de interpretação do Tribunal de Justiça. Não prejudica a aplicação das regras relativas aos auxílios estatais.

2. ABERTURA DO MERCADO DA CABOTAGEM MARÍTIMA

2.1. Liberdade de prestação de serviços de cabotagem marítima

O artigo 1.º do Regulamento (CEE) n.º 3577/92 liberaliza a cabotagem marítima nos países em que este setor de atividade económica estava reservado a nacionais. A liberdade de prestação de serviços entre dois portos de um mesmo Estado-Membro é assegurada a todos os armadores da UE[7].

Os Estados-Membros não podem sujeitar esta liberdade a quaisquer restrições, exceto em casos devidamente justificados. Por este motivo, os Estados-Membros não podem introduzir qualquer regime de autorização prévia, a menos que tal regime (1) se justifique por razões imperiosas de interesse geral (por ex.: assegurar a segurança dos navios e a ordem nas águas portuárias), (2) seja necessário e proporcionado ao objetivo prosseguido e (3) seja fundamentado em critérios objetivos, não discriminatórios e conhecidos antecipadamente pelos armadores interessados[8].

---

4 JO L 364 de 12.12.1992, p. 7.

5 COM(95) 383, COM(97) 296, COM(2000) 99, COM(2002) 203.

6 COM(2014) 231.

7 No que se refere aos beneficiários da liberdade de prestação de serviços, ver secção 2.2.

8 Acórdão nos processos apensos C-128/10 e C-129/10, Naftiliaki Etaireia Thasou, n.os 43 e seguintes (Coletânea 2011, p. I-1887).

Os Estados-Membros devem demonstrar que todas as condições supracitadas se encontram preenchidas para poderem estabelecer regimes que afetem o exercício da liberdade de prestação de serviços de cabotagem marítima pelos beneficiários do regulamento[9].

No entanto, a Comissão considera que, a fim de acompanhar o mercado da cabotagem, os Estados-Membros podem exigir dos armadores que comuniquem previamente informações sobre os serviços que contam oferecer. Tais informações podem ajudar os Estados-Membros a avaliar melhor as necessidades efetivas de transporte.

Por último, a Comissão considera também que os Estados-Membros não podem exigir que as companhias disponham de um representante no seu território.

2.2. Beneficiários da liberdade de prestação de serviços

O artigo 1.º do regulamento define os beneficiários da liberdade de prestação de serviços de cabotagem marítima. Trata-se dos *«armadores comunitários»* (1) que explorem navios registados num Estado-Membro e que arvorem pavilhão desse Estado-Membro (2), desde que esses navios preencham os requisitos necessários à sua admissão à cabotagem nesse Estado-Membro (3).

As condições supracitadas, impostas pelo regulamento, devem ser objeto de uma maior atenção. Coloca-se, por outro lado, a questão da abertura do mercado a navios que não preencham as condições acima enumeradas.

2.2.1. Noção de «armador comunitário»

O ponto 2 do artigo 2.º do regulamento distingue três tipos de *«armadores comunitários»*.

> *«a) Os nacionais de um Estado-Membro que estejam estabelecidos num Estado-Membro ao abrigo da legislação desse Estado e que se dediquem a atividades de navegação;*
>
> *b) As companhias de navegação estabelecidas de acordo com a legislação de um Estado-Membro e cuja sede principal esteja situada num Estado-Membro, sendo neste mesmo Estado exercido o seu controlo efetivo; ou*
>
> *c) Os nacionais de um Estado-Membro estabelecidos fora da Comunidade ou as companhias de navegação estabelecidas fora da Comunidade e controladas por nacionais de um Estado-Membro, se os seus navios estiverem registados num Estado-Membro e arvorarem o respetivo pavilhão, de acordo com a sua legislação.»*

A questão que mais interrogações suscita é a definição da noção de «*controlo*» utilizada no regulamento para dois desses três tipos de «*armadores comunitários*».

O regulamento inclui entre os *«armadores comunitários» «as companhias de navegação estabelecidas de acordo com a legislação de um Estado-Membro e cuja sede principal esteja situada num Estado-Membro, sendo neste mesmo Estado exercido o seu controlo efetivo»* (ponto 2, alínea b), do artigo 2.º). A Comissão considera que a noção de *«controlo efetivo num Estado-Membro»* significa, neste contexto, que as decisões determinantes são tomadas e a gestão quotidiana é assegurada a partir de um local no território da União e que as reuniões do Conselho de Administração se realizam no território da União.

São também *«armadores comunitários» «os nacionais de um Estado-Membro estabelecidos fora da Comunidade ou as companhias de navegação estabelecidas fora da Comunidade e*

[9] Ver igualmente os capítulos 4 a 6 da presente comunicação.

controladas por nacionais de um Estado-Membro, se os seus navios estiverem registados num Estado-Membro e arvorarem o respetivo pavilhão, de acordo com a sua legislação» (ponto 2, alínea c), do artigo 2.º). A Comissão considera que a noção de *«controlo por nacionais de um Estado-Membro»* expressa neste artigo significa que os nacionais da União têm a possibilidade de exercer uma influência decisiva na companhia de navegação, por exemplo, se a maior parte do capital da companhia ou dos direitos de voto forem detidos por nacionais da União, ou se os nacionais da União puderem nomear mais de metade dos membros do conselho de administração, gestão ou fiscalização dessa companhia de navegação[10].

2.2.2. Condições de registo num Estado-Membro e de acesso à cabotagem nacional

O regulamento não estabelece a lista dos registos dos Estados-Membros relativamente aos quais são preenchidas as condições de registo e de acesso à cabotagem nacional. Tal lista seria, aliás, suscetível de variar no tempo.

A condição de registo num Estado-Membro pressupõe que o registo considerado se situe num território a que são aplicáveis o Tratado e o direito derivado. Assim, os navios registados nos registos das Antilhas Neerlandesas, da Ilha de Man, das Bermudas e das Ilhas Caimão não integram os beneficiários do regulamento[11].

Em contrapartida, os navios registados em Gibraltar integram os beneficiários do regulamento, uma vez que o Tratado é aplicável a este território[12]. Os navios registados em Gibraltar têm direito de acesso à cabotagem marítima nas mesmas condições que os navios registados em Estados-Membros.

O regulamento prevê também que, para ser admitido à cabotagem num outro Estado-Membro, um navio de um Estado-Membro deve preencher todos os requisitos necessários à admissão à cabotagem no Estado-Membro em que está registado. Este requisito é igualmente aplicável a navios registados num Estado-Membro que não disponha de litoral e que arvorem pavilhão desse Estado-Membro.

Assim, os navios que não beneficiam de acesso à cabotagem nacional não beneficiam também de direito de acesso aos mercados dos outros Estados-Membros. Do mesmo modo, aos navios que beneficiam de acesso condicionado ao mercado nacional podem ser impostas condições similares quando pretendam operar noutro Estado-Membro. Por exemplo, se o registo no segundo registo X de um Estado-Membro estiver sujeito à condição de que o navio opere pelo menos metade do ano em rotas internacionais, um navio registado no registo X não poderá exigir um acesso mais amplo à cabotagem nos outros Estados-Membros (não será autorizado a aí oferecer serviços regulares todo o ano).

2.3. Abertura do mercado aos navios que não são beneficiários do regulamento

Vários Estados-Membros foram mais além do que o exigido no regulamento na abertura dos seus mercados, seja *erga omnes*, seja por meio de derrogações ou por meio de autorizações pontuais. Determinados Estados-Membros que praticam políticas denominadas *«de costa aberta»* permitem igualmente que navios registados num país terceiro e que arvorem pavilhão desse país prestem serviços de cabotagem entre os portos situados nos seus territórios. Além

---

[10] Para mais orientações, ver igualmente a comunicação consolidada da Comissão em matéria de competência ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 139/2004 do Conselho relativo ao controlo das concentrações de empresas (2008/C 95/01), JO C 95 de 16.4.2008, p. 1.

[11] Na sua maioria, estes territórios fazem parte dos países e territórios ultramarinos a que é aplicável, em virtude do artigo 355.º do Tratado, um regime especial de associação com os Estados-Membros.

[12] O n.º 3 do artigo 355.º do Tratado estabelece que *«as disposições do […] Tratado são aplicáveis aos territórios europeus cujas relações externas sejam asseguradas por um Estado-Membro»*.

disso, alguns Estados-Membros preveem autorizações pontuais que permitem que navios que não integram os beneficiários do regulamento efetuem cabotagem marítima, ou derrogações gerais aos requisitos estabelecidos pelo regulamento aplicáveis a navios registados num país terceiro e que arvorem pavilhão desse país, caso não estejam disponíveis navios registados num Estado-Membro da União[13]. Tais práticas não infringem o direito da União.

3. ÂMBITO DE APLICAÇÃO DO REGULAMENTO (CEE) N.º 3577/92

O ponto 1 do artigo 2.º do Regulamento (CEE) n.º 3577/92 indica que este é aplicável aos serviços de transporte marítimo (transporte por mar de passageiros ou mercadorias) dentro de um Estado-Membro. Fornece seguidamente uma lista indicativa dos tipos de serviços de cabotagem abrangidos.

Segundo o Tribunal, não obstante a natureza não exaustiva da enumeração dos serviços de cabotagem marítima feita no artigo 2.º, ponto 1, do regulamento, são abrangidos pelo âmbito de aplicação do regulamento os serviços que são, por um lado, normalmente prestados contra remuneração e, por outro, os que têm por objeto, como o ilustram as características essenciais dos exemplos que figuram nesse artigo, o transporte por mar de passageiros ou de mercadorias entre dois locais situados no território de um único Estado-Membro[14].

Desde a entrada em vigor do regulamento, têm sido colocadas, no que respeita ao artigo 2.º, ponto 1, quatro questões principais. O que se entende por *«transporte por mar»* e *«entre os portos»*? O regulamento abrange as embarcações de recreio? O segmento de cabotagem de um serviço internacional de cruzeiro inscreve-se no seu âmbito de aplicação? Os serviços *feeder* devem ser considerados cabotagem ou serviços internacionais? Estas questões são seguidamente abordadas uma a uma.

3.1. Definição de «transporte por mar entre portos»

O regulamento não define a expressão *«transporte por mar»*. Segundo o Tribunal, para interpretar estes termos há que ter em conta o respetivo objetivo, a saber, a aplicação da livre prestação de serviços para a cabotagem marítima segundo as condições e sem prejuízo das exceções que o regulamento prevê[15].

Assim, o Tribunal considerou irrelevante a distinção entre *«águas interiores»* e *«mar territorial»* do ponto de vista do direito internacional (Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 10 de dezembro de 1982, *«Convenção de Montego Bay»*) para efeitos da definição de *«mar»* na aceção do regulamento[16]. Consequentemente, a expressão *«transporte por mar»* deve incluir igualmente os serviços de transporte efetuados nas águas marítimas situadas aquém da linha de base do mar territorial *(«águas interiores»)* que os Estados podem traçar, ao abrigo da referida Convenção.

---

13 Para uma panorâmica dos regimes nacionais aplicáveis à cabotagem marítima, ver o quadro 3 do documento de trabalho dos serviços da Comissão que acompanha o quinto relatório sobre a execução do regulamento, referido na nota 6.

14 Acórdão no processo C-251/04, Comissão das Comunidades Europeias/República Helénica, n.os 28-29 (Coletânea 2007, p. I-67).

15 Processo C-323/03, Comissão das Comunidades Europeias/Reino de Espanha, n.º 24 (Coletânea 2006, p. I-2161).

16 *Ibidem*, n.º 25.

Por conseguinte, em consonância com as conclusões do advogado-geral[17], a Comissão considera que, para efeitos de aplicação do regulamento, devem ser considerados *«transporte por mar»* não só os serviços de transporte de cabotagem efetuados em alto mar mas também os efetuados em zonas marítimas tais como baías, estuários[18], fiordes e enseadas.

Em consonância com a jurisprudência do Tribunal, o conceito de *«porto»* utilizado no referido regulamento compreende as infraestruturas, mesmo de reduzida importância, cuja função consista em permitir o embarque e o desembarque de mercadorias ou de pessoas transportadas por via marítima[19]. Por conseguinte, quaisquer infraestruturas, mesmo que não sejam permanentes, com capacidade para permitir, através do embarque e do desembarque, o transporte por mar de mercadorias ou passageiros, correspondem a essa definição.

A Comissão gostaria de assinalar que o transporte por mar de passageiros em embarcações se inscreve no âmbito de aplicação do Regulamento (CEE) n.º 3577/92 mesmo quando o serviço tem lugar num único «sistema portuário», conforme definido na legislação do Estado-Membro interessado (por ex.: a travessia de um estuário)[20]. Analogamente, o transporte por mar remunerado de passageiros, com fins turísticos, em que a viagem se inicia e termina no mesmo porto e com os mesmos passageiros, é abrangido pelo regulamento, uma vez que tal serviço é prestado contra remuneração e tem por objeto o transporte por mar de passageiros no território de um único Estado-Membro.

3.2. Embarcações de recreio

O Regulamento (CEE) n.º 3577/92 abrange apenas os serviços marítimos *«normalmente prestados contra remuneração»*. A maior parte das atividades realizadas por embarcações de recreio está, pois, excluída do seu âmbito de aplicação.

3.3. Serviços de cruzeiro

Os serviços de cruzeiro inscrevem-se no âmbito de aplicação do Regulamento (CEE) n.º 3577/92 quando são prestados num Estado-Membro (ver o artigo 3.º, n.º 1, e o artigo 6.º, n.º 1, do regulamento)[21]. Trata-se é de saber se o segmento de cabotagem de um serviço de cruzeiro internacional é igualmente abrangido pelo regulamento.

A Comissão considera que o regulamento só é aplicável quando embarcam e desembarcam passageiros no Estado-Membro em que tem lugar o segmento de cabotagem.

Um serviço de cruzeiro que se inicia no Estado-Membro X ou num país terceiro e termina num país terceiro ou no Estado-Membro X e escala portos do Estado-Membro Y não é abrangido pelo Regulamento (CEE) n.º 3577/92 se no Estado-Membro Y não embarcarem nem desembarcarem passageiros. Em tal caso é aplicável o Regulamento (CEE) n.º 4055/86 do Conselho, de 22 de dezembro de 1986, que aplica o princípio da livre prestação de serviços aos transportes marítimos entre Estados-Membros e Estados-Membros para países terceiros[22].

---

17 Conclusões do advogado-geral Tizzano apresentadas em 10 de novembro de 2005 no âmbito do processo C-323/03 supracitado.

18 Vale fluvial preenchido pelas águas do mar.

19 Acórdão no processo C-323/03, *Comissão das Comunidades Europeias/Reino de Espanha*, n.º 33, Coletânea 2006, p. I-2161.

20 *Ibidem*, n.º 34.

21 Acórdão no processo C-17/13, Alpina River Cruises (ainda por publicar).

22 JO L 378 de 31.12.1986, p. 1.

3.4. Serviços *feeder*

Serviços *feeder* (também denominados serviços de transbordo de carga internacional) são as operações em que um transportador descarrega mercadorias de um navio procedente de um determinado ponto de partida para as transferir para outro navio que prossegue a viagem para um porto de destino. Este serviço é normalmente efetuado no âmbito de um conhecimento direto. Colocou-se a questão de saber se tais serviços deverão ser considerados serviços internacionais, abrangidos pelo Regulamento (CEE) n.º 4055/86 (que não prevê condições relativamente à bandeira), ou serviços de cabotagem, abrangidos pelo Regulamento (CEE) n.º 3577/92 (que as prevê).

Nos casos em que a prestação de serviços *feeder* consiste no transporte anterior ou posterior, entre dois portos do Estado-Membro X, de mercadorias (a) destinadas ao Estado-Membro Y ou a um país terceiro ou (b) provenientes do Estado-Membro Y ou de um país terceiro, o Estado-Membro X poderia reservar tais serviços *feeder* a navios de bandeiras da União. De facto, nos Estados-Membros em que os serviços de cabotagem estão reservados a navios que arvoram pavilhão de um Estado-Membro, em conformidade com o Regulamento (CEE) n.º 3577/92, os serviços *feeder* são considerados serviços de cabotagem (exceto em França[23] e em Portugal), enquanto nos restantes Estados-Membros a prestação destes serviços é livre.

Note-se, contudo, que autorizar uma companhia a prestar serviços *feeder* para o transporte de carga internacional na sequência de, ou a preceder, uma viagem internacional pode conduzir a economias substanciais no custo do transporte e contribuir para uma melhor eficácia dos serviços prestados. Por este motivo, determinados aspetos da prestação de serviços *feeder* são cada vez mais objeto de negociações nas discussões sobre acordos de comércio. Na opinião da Comissão, esta questão carece de uma análise mais aprofundada em cooperação com os Estados-Membros.

4. REGRAS EM MATÉRIA DE TRIPULAÇÃO

As questões respeitantes à tripulação são, por tradição, da competência dos Estados de bandeira. As regras variam consideravelmente, consoante os registos. Assim, certos Estados-Membros impõem condições estritas no que se refere à nacionalidade: todos os membros da tripulação devem ser nacionais da União. Outros limitam-se a reservar o exercício das funções de comandante e imediato a nacionais da União. Estes diferentes requisitos de nacionalidade traduzem-se em importantes diferenças de custo de um registo para outro.

A fim de evitar distorções de concorrência nas rotas mais sensíveis, o artigo 3.º do regulamento permite que os Estados-Membros *«de acolhimento»* imponham as suas próprias regras em matéria de tripulação aos navios que efetuam cabotagem insular. Os Estados-Membros «de acolhimento» podem igualmente decidir das regras a aplicar à tripulação dos pequenos navios (menos de 650 GT). Na prática, seis Estados-Membros optaram por aplicar estas disposições do regulamento.

Para não esvaziar de sentido o princípio da livre prestação de serviços, o regulamento prevê contudo que, para os navios de carga com mais de 650 GT que efetuam cabotagem insular, continuarão a ser aplicáveis as regras do Estado de bandeira quando a viagem em causa se seguir a, ou preceder, uma viagem com destino ou partida noutro Estado (*«cabotagem consecutiva»*).

[23] Nota administrativa de 9 de fevereiro de 2007 relativa à interpretação do artigo 257.º do código aduaneiro francês.

Estas disposições suscitam duas interrogações quanto ao âmbito das competências do Estado de acolhimento.

A primeira refere-se ao teor das regras em matéria de tripulação que são da competência do Estado de acolhimento e a segunda à fronteira entre as competências respetivas do Estado de acolhimento e do Estado de bandeira no caso da cabotagem consecutiva.

Colocou-se igualmente a questão de saber se, no caso dos navios de cruzeiro que efetuam cabotagem insular, são aplicáveis as regras do Estado de bandeira ou do Estado de acolhimento. O Tribunal confirmou a interpretação da Comissão, que considera que, relativamente aos navios de cruzeiro com mais de 650 GT, as regras em matéria de tripulação são da competência do Estado de bandeira, independentemente de o navio de cruzeiro efetuar cabotagem insular ou continental[24]. O Estado de acolhimento não pode aplicar a sua legislação em matéria de tripulação a navios de cruzeiro com mais de 650 GT, apenas a navios de cruzeiro com menos de 650 GT.

4.1. Natureza das regras em matéria de tripulação que podem ser impostas por um Estado de acolhimento

O regulamento não especifica que «*assuntos relacionados com a tripulação*» são da competência do Estado de acolhimento. Segundo alguns, a competência do Estado de acolhimento é ilimitada (o regulamento refere «*todos*» os assuntos relacionados com a tripulação). A Comissão tem uma abordagem mais restritiva. A Comissão considera que a competência do Estado de acolhimento deve ser limitada, a fim de acautelar o princípio da livre prestação de serviços a que esta competência derroga.

A Comissão considera que os Estados de acolhimento são, nomeadamente, competentes para determinar a proporção de nacionais da União na tripulação dos navios que efetuam cabotagem insular (e dos navios com menos de 650 GT). Um Estado-Membro pode, assim, exigir que a tripulação de tais navios seja inteiramente constituída por nacionais da União. Os Estados-Membros podem igualmente exigir que os marítimos que prestam serviço a bordo estejam cobertos por um regime de segurança social na União Europeia. Tratando-se das condições de trabalho, podem impor o salário mínimo em vigor no país. Em contrapartida, no que respeita às regras de segurança e no domínio da formação (incluindo as línguas faladas a bordo), a Comissão considera que os Estados-Membros não podem exigir mais do que a observância das normas comunitárias ou internacionais em vigor (Convenções STCW e SOLAS), sob pena de restringirem de modo desproporcionado a liberdade de prestação de serviços.

Em consonância com o artigo 9.º do regulamento, qualquer Estado-Membro que pretenda recorrer à possibilidade de aplicar as suas próprias regras a assuntos relacionados com a tripulação deve consultar a Comissão. O âmbito de aplicação e o conteúdo das medidas previstas serão submetidos a uma análise casuística à luz dos princípios supracitados de necessidade e de proporcionalidade.

4.2. Cabotagem consecutiva

O artigo 3.º, n.º 3, do regulamento estabelece que *«a partir de 1 de janeiro de 1999, para os cargueiros com mais de 650 toneladas brutas que efetuem cabotagem insular, quando a viagem em causa se seguir a ou preceder uma viagem com destino ou origem noutro Estado,*

[24] Acórdão no processo C-288/02, Comissão das Comunidades Europeias/República Helénica (Coletânea 2004, p. I-10071).

todos os assuntos relacionados com a tripulação serão da responsabilidade do Estado em que o navio se encontra registado (Estado de bandeira)».

O Tribunal considerou que o conceito de viagem que segue ou precede a viagem de cabotagem abrange, em princípio, qualquer viagem a partir ou com destino a outro Estado, independentemente da existência de uma carga a bordo[25].

Contrariamente ao que foi observado pela Comissão na sua comunicação interpretativa de 2003, o Tribunal considerou que as regras do Estado de bandeira devem aplicar-se não só quando são efetivamente transportadas mercadorias no segmento internacional da viagem que se segue ou precede o segmento de cabotagem, mas também quando tal viagem é feita em lastro (sem carga a bordo). Consequentemente, a Comissão não pode aceitar que os Estados-Membros continuem a aplicar as regras do Estado de acolhimento quando a viagem internacional que se segue ou precede a viagem de cabotagem insular é feita em lastro.

No entanto, tal não deve significar que os armadores possam acrescentar uma viagem internacional fictícia sem carga a bordo a fim de evitar a aplicação do artigo 3.º, n.º 2, em benefício do n.º 3 do mesmo artigo, contornando assim as regras previstas pelo regulamento[26].

Compete aos órgãos jurisdicionais nacionais verificar, em conformidade com as regras de prova do direito nacional, se tais práticas abusivas tiveram lugar.

As regras em matéria de tripulação aplicáveis quando o navio em causa está sujeito a obrigações de serviço público são precisadas no ponto 5.3.2.2.

4.3. Revisão das regras em matéria de tripulação

Nos termos do Regulamento (CEE) n.º 3577/92, o regime definitivo em matéria de tripulação deveria ter sido aprovado pelo Conselho antes de 1 de janeiro de 1999, com base numa proposta da Comissão subsequente a uma análise aprofundada das repercussões económicas e sociais da liberalização da cabotagem insular.

A Comissão apresentou ao Conselho, em 17 de junho de 1997, um relatório sobre a matéria e, em 29 de abril de 1998, uma proposta de regulamento[27]. Essa proposta tinha por objetivo generalizar a competência do Estado de bandeira em matéria de tripulações. A competência residual do Estado de acolhimento restringia-se aos navios com menos de 650 GT e à fixação da proporção de nacionais da União na tripulação dos navios que efetuam serviços regulares de passageiros e *ferry* (incluindo serviços mistos e serviços regulares de cruzeiro). Aos marítimos de países terceiros que prestam serviço a bordo desses navios aplicar-se-iam condições de emprego idênticas às vigentes para os residentes dos Estados-Membros.

A proposta não teve o acordo dos Estados-Membros. A Comissão propôs a sua retirada em 11 de dezembro de 2001. A Comissão não tenciona, de momento, apresentar nova proposta. As disposições previstas no artigo 3.º do regulamento não serão, portanto, alteradas a curto prazo.

No entanto, por ocasião da elaboração do quinto relatório sobre a execução do regulamento, a Comissão teve conhecimento de que a dificuldade de acesso dos armadores à legislação do Estado de acolhimento no que diz respeito aos requisitos em matéria de tripulação impede frequentemente o desenvolvimento da cabotagem insular. A fim de solucionar este problema,

---

25 Acórdão no processo C-456/04, Agip Petroli SpA/Capitaneria di porto di Siracusa e outros, n.os 15-25 (Coletânea 2006, p. I-3395).

26 *Ibidem*, n.º 23.

27 COM(1998) 251 final.

a Comissão incentiva os Estados-Membros que aplicam o artigo 3.º, n.º 2, do regulamento a nomearem um interlocutor que os armadores possam contactar a fim de obter informações sobre as regras do Estado de acolhimento aplicáveis em matéria de tripulação.

5. SERVIÇO PÚBLICO

O transporte marítimo de passageiros e mercadorias é vital para os habitantes das regiões insulares europeias. É essa a razão que presidiu ao estabelecimento de um conjunto de regras especiais destinadas a proteger algumas dessas ligações marítimas, que o mercado não serve adequadamente.

O regulamento oferece aos Estados-Membros um quadro para organizarem, de modo compatível, intervenções no mercado através de restrições ao acesso ao mercado decorrentes da imposição de obrigações de serviço público aos serviços marítimos. Além disso, o financiamento público para compensar os custos de prestação de um serviço público deve respeitar as regras da UE relativas aos auxílios estatais. O propósito do presente capítulo é clarificar, quando necessário, as condições estabelecidas pelo regulamento e as regras aplicáveis aos auxílios estatais, com o objetivo de compatibilizar a intervenção pública com as regras gerais do Tratado.

5.1. Âmbito geográfico das ligações de serviço público

De acordo com o artigo 4.º, n.º 1, do regulamento, as ligações de serviço público têm de servir rotas de, para ou entre ilhas.

O regulamento não contém uma definição de *«ilha»*. A Comissão considera que a aplicação do artigo 4.º se deve limitar às ilhas a que só se pode chegar por via marítima ou por via aérea e que não têm ligações terrestres permanentes com o continente europeu. Assim, uma península permanentemente ligada ao continente por via rodoviária ou ferroviária (como o Peloponeso) não pode ser considerada uma *«ilha»*[28].

Em consonância com as conclusões do advogado-geral Tizzano, a possibilidade de aplicar o artigo 4.º, n.º 1, pode ser alargada à prestação de serviços entre locais que se encontram numa situação análoga à das ilhas (por ex.: margens de fiordes extensos ou estuários que não disponham de ligações diretas por estrada), onde surge também a exigência de assegurar a adequação de serviços de transporte marítimo[29].

Um estudo encomendado pela Comissão[30] revela que os grandes estuários e os fiordes que implicam desvios de cerca de 100 km por estrada[31] podem ser equiparados a ilhas para efeitos destas disposições, dado que poderão causar problemas similares, por isolarem entre si agregados urbanos.

5.2. Rotas de cabotagem insular em que podem ser impostas obrigações de serviço público

Compete aos Estados-Membros (incluindo, nos casos adequados, as autoridades regionais ou locais), e não aos armadores, determinar as rotas em que são necessárias obrigações de

---

[28] Acórdão no processo C-288/02, Comissão das Comunidades Europeias/República Helénica, n.º 42 (Coletânea 2004, p. I-10071).

[29] Conclusões do advogado-geral Tizzano apresentadas em 10 de novembro de 2005 no âmbito do processo C-323/03 supracitado, pontos 39-45.

[30] *Study on Small Islands and Estuaries* (2002), ICF Consulting.

[31] A razão entre a distância de circunvalação e a distância de travessia do estuário deverá ser cerca de 10 ou superior.

serviço público. Concretamente, podem ser previstas obrigações de serviço público para serviços regulares de cabotagem insular caso o mercado não assegure serviços adequados.

Segundo as condições estabelecidas no regulamento, os Estados-Membros podem impor obrigações de serviço público com o fim de *«assegurar a adequação»* dos serviços regulares de transporte marítimo para uma dada ilha (ou num estuário) nos casos em que os armadores da União, atendendo aos seus próprios interesses comerciais, não assegurariam serviços de nível adequado nas mesmas condições[32]. Fora isso, a prestação destes serviços deve ser livre.

Ao imporem obrigações de serviço público para os serviços a que se refere o n.º 1 do artigo 4.º do regulamento, os Estados-Membros devem limitar a sua intervenção aos requisitos essenciais estabelecidos no n.º 2 e respeitar o princípio da não-discriminação estabelecido no n.º 1 do mesmo artigo em relação a todos os armadores da União interessados em servir a rota em questão. Este princípio deve ser estritamente respeitado quer na decisão quanto à natureza das obrigações quer durante o processo administrativo que conduz à seleção do operador de um dado serviço ou fixa o montante da compensação.

5.3. Obrigações que podem ser impostas

5.3.1. Distinção entre obrigações de serviço público e contratos de serviço público

No Regulamento (CEE) n.° 3577/92 faz-se distinção entre «*obrigações de serviço público*» (ver o artigo 2.º, ponto 4, e o artigo 4.º, n.º 2) e «*contratos de fornecimento de serviços públicos*» (ver o artigo 2.º, ponto 3).

Os contratos de serviço público são o instrumento normalmente utilizado para consagrar as obrigações de serviço público nos casos em que uma abordagem horizontal aplicável a todos os armadores que pretendem servir uma dada rota poderá não ser suficiente para responder devidamente às necessidades essenciais de transporte, nomeadamente no que respeita às condições gerais relativas à qualidade do serviço em questão.

O artigo 4.º, n.º 2, do regulamento estabelece uma lista exaustiva dos requisitos que podem ser estabelecidos quando são impostas obrigações de serviço público. O artigo 2.º, ponto 3, limita-se a dar indicações a esse respeito, podendo os Estados-Membros ir mais longe. Na prática, os contratos de serviço público integram frequentemente requisitos de qualidade, que não podem ser estabelecidos no âmbito de obrigações de serviço público. No que se refere às obrigações de serviço público, o requisito da *«capacidade de prestação do serviço»* por parte dos armadores pode incluir uma obrigação de solvência e o requisito de inexistência de dívidas ao fisco ou à segurança social[33]. A Comissão considera que a obrigação de utilizar um *ferry* rápido se pode igualmente inscrever nesta categoria.

Quando são impostas obrigações de serviço público, os requisitos de regularidade e frequência do serviço podem ser satisfeitos coletivamente, e não individualmente, por todos os armadores que servem a mesma rota[34].

Os Estados-Membros só podem impor aos armadores obrigações de serviço público e celebrar com os mesmos contratos de serviço público se tiverem verificado, para cada rota em causa, a

---

32 Ver o nono considerando e o n.º 4 do artigo 2.º do regulamento. Ver igualmente o acórdão do Tribunal de Justiça no processo C-205/99, Analir/Administración General del Estado, n.º 31 e seguintes (Coletânea 2001, p. I-01271).

33 Ver acórdão no processo C-205/99, n.os 45 a 51 (cf. nota anterior).

34 Caso uma ilha necessite de um serviço quatro vezes por semana e dois armadores se disponham a participar, cada um só terá de se comprometer a efetuar o serviço duas vezes por semana ou, respetivamente, uma e três vezes por semana.

insuficiência dos serviços regulares de transporte (isto é, que os serviços em causa não seriam prestados na medida e nas condições definidas de modo adequado pelas autoridades públicas) caso a sua prestação fosse deixada apenas aos agentes do mercado. Além disso, a obrigação, ou o contrato, de serviço público tem de ser necessária e proporcionada ao objetivo que consiste em assegurar a suficiência dos serviços de transporte regular com destino e proveniente das ilhas[35]. Por outras palavras, os Estados-Membros não podem sujeitar a obrigações de serviço público e a contratos de serviço público serviços cuja prestação esteja já assegurada de forma satisfatória e em condições, como o preço, continuidade e acesso ao serviço, que se coadunem com o interesse público, tal como definido pelo Estado, por empresas que operem em condições normais de mercado[36].

A Comissão recorda que, embora os Estados-Membros disponham de uma ampla margem discricionária para definir a necessidade de um serviço público e a extensão de tal serviço, a decisão dos Estados-Membros a este respeito está sujeita ao controlo, pela Comissão, dos erros manifestos de apreciação[37].

5.3.2. Princípio da não-discriminação

De acordo com o princípio da não-discriminação consagrado no regulamento da cabotagem, os Estados-Membros não devem estabelecer obrigações especialmente adaptadas a uma determinada companhia de navegação e que impeçam outros armadores da União de entrar no mercado ou obrigações que produzam o mesmo efeito.

Em particular, a Comissão gostaria de chamar a atenção dos Estados-Membros para os problemas colocados por dois tipos de disposições, a seguir abordados.

5.3.2.1. Retoma dos navios

Colocou-se primeiramente a questão de saber se um Estado-Membro que põe a concurso um contrato de serviço público pode impor ao proponente vencedor a retoma dos navios e tripulações do anterior operador. A Comissão considera que, na maioria dos casos, tal obrigação constituiria uma infração ao Regulamento (CEE) n.º 3577/92 visto ser discriminatória. Impediria armadores da União de se apresentarem a concurso com os seus próprios navios e daria vantagem ao operador prestador do serviço caso este fosse candidato à sua própria sucessão.

A Comissão reconhece todavia que, numa situação em que o serviço de uma ilha exija a utilização de um navio de configuração tão especial que não possa ser facilmente encontrado ou vendido no mercado nem possa ser utilizado para outro fim, a retoma do navio restringirá a liberdade de prestação de serviços em menor grau do que a adjudicação do serviço a um único armador no âmbito de um contrato que teria de ter uma duração suficiente para permitir a amortização total de um navio propositadamente construído. Em tais casos, o navio poderia ser objeto de locação – em condições bem definidas, estabelecidas circunstanciadamente na documentação do concurso – pelos sucessivos operadores a uma companhia proprietária de

35 Ver acórdão nos processos apensos C-128/10 e C-129/10, Naftiliaki Etaireia Thasou, n.º 54, (Coletânea 2011, p. I-1887).

36 Comunicação da Comissão relativa à aplicação das regras em matéria de auxílios estatais da União Europeia à compensação concedida pela prestação de serviços de interesse económico geral (JO C 8 de 11.1.2012, p. 4), ponto 48.

37 Ver acórdão no processo T-17/02, Fred Olsen, n.º 216 (Coletânea 2005, p. II-2031) e Decisão 2013/435/UE da Comissão, de 2 de maio de 2013, relativa ao auxílio estatal SA.22843 (2012/C) (ex 2012/NN) concedido pela França a favor da Société Nationale Corse Méditerranée, JO L 220 de 17.8.2013, p. 20-45.

navios constituída para o efeito. A obrigação de o novo prestador do serviço retomar diretamente o navio do seu predecessor seria também concebível.

Caso as próprias autoridades dos Estados-Membros possuam navios ou, de algum modo, tenham navios à sua disposição, estes poderão ser postos à disposição de todos os potenciais operadores de serviços em condições idênticas e não-discriminatórias.

5.3.2.2. Condições em matéria de tripulação

Levantaram-se também questões quanto às condições que podem ser impostas em matéria de tripulação no âmbito das obrigações de serviço público e dos contratos de serviço público.

Na opinião da Comissão, as regras que podem ser impostas no âmbito de obrigações de serviço público e de contratos de serviço público (artigo 4.º do regulamento) devem ser limitadas aos requisitos que são essenciais para as necessidades do serviço público e não ir além do necessário para as satisfazer. Tal terá de ser analisado caso a caso.

A Comissão observa que os Estados-Membros podem decidir impor, no âmbito de obrigações de serviço público e de contratos de serviço público, regras idênticas às impostas pelos Estados-Membros de acolhimento para qualquer navio que efetue um serviço de cabotagem insular (artigo 3.º, n.º 2, do regulamento). Essas regras são especificadas no capítulo 4 da presente Comunicação.

5.4. Procedimento a seguir para a imposição de obrigações de serviço público e a celebração de contratos de serviço público

Os Estados-Membros têm ao seu dispor várias modalidades administrativas de imposição de «*obrigações de serviço público*» a todos os operadores numa dada rota, tais como um sistema de declarações, um sistema de licenciamento ou um regime de autorização. Os Estados-Membros podem ainda impor obrigações de serviço público mediante a celebração de contratos de serviço público com um operador ou com um número limitado de operadores.

No seu acórdão no processo C-205/99, o Tribunal de Justiça considerou que um regime tão restritivo como um regime de autorização é aceitável desde que seja necessário (quando *«possa ser demonstrada uma necessidade real de fornecimento de serviços públicos devido à insuficiência dos serviços regulares de transporte numa situação de livre concorrência»*), proporcional ao objetivo prosseguido e fundamentado em critérios objetivos e não-discriminatórios, conhecidos antecipadamente das empresas em causa. As empresas deverão também dispor do direito de recorrer das decisões tomadas contra elas[38].

5.4.1. Regras aplicáveis aos contratos públicos

Quando celebra um contrato de serviço público, a autoridade competente de um Estado-Membro tem de respeitar as regras aplicáveis relativas aos contratos públicos. Em 26 de fevereiro de 2014, o Conselho e o Parlamento Europeu adotaram uma nova diretiva relativa à adjudicação de contratos de concessão de serviços (a seguir designada por «diretiva relativa aos contratos de concessão»)[39]. Na mesma data, o Conselho e o Parlamento Europeu

[38] Ver acórdão no processo C-205/99 supracitado. Ver igualmente acórdão nos processos apensos C-128/10 e C-129/10, Naftiliaki Etaireia Thasou, n.os 52 e seguintes (Coletânea 2011, p. I-1887).

[39] Diretiva 2014/23/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de fevereiro de 2014, relativa à adjudicação de contratos de concessão, JO L 94 de 28.3.2014, p. 1.

adotaram igualmente a Diretiva 2014/24/UE e a Diretiva 2014/25/UE (a seguir designadas por «diretivas relativas aos contratos públicos»)[40].

À luz da experiência da Comissão, a maior parte dos contratos de serviço público adjudicados nos termos do artigo 4.º do regulamento constituem *«concessões de serviços»* na aceção da legislação em matéria de contratos públicos. Nomeadamente, através de tais contratos, a autoridade competente confia a prestação de um serviço de cabotagem marítima a um armador durante um determinado período. O armador é obrigado a prestar o serviço de transporte estipulado no contrato, geralmente mediante o pagamento de uma compensação financeira por parte da autoridade[41]. Em princípio, o armador suporta o risco de exploração (se este não for o caso, tal contrato é classificado de contrato público na aceção das diretivas relativas aos contratos públicos), incluindo o risco relacionado com a procura dos serviços de transporte por si prestados, uma vez que, geralmente, as autoridades competentes não garantem, nos contratos de serviço público, que o armador recupere todos os investimentos efetuados ou os custos incorridos no cumprimento das suas obrigações contratuais.

Para a adjudicação de contratos de serviço público abrangidos pelo âmbito de aplicação da diretiva relativa aos contratos de concessão, a autoridade competente deve tratar todos os armadores de forma equitativa e não-discriminatória, sendo-lhe exigido que atue de modo transparente e proporcionado a fim de assegurar uma concorrência genuína[42]. Além disso, a diretiva estabelece, nomeadamente, uma obrigação de publicar o anúncio de concessão e o anúncio de adjudicação do contrato no *Jornal Oficial da União Europeia*[43]. A diretiva estabelece igualmente uma série de obrigações com respeito aos critérios de seleção e de adjudicação e define garantias processuais destinadas a assegurar a transparência e a igualdade de tratamento, nomeadamente durante as negociações entre a autoridade competente e os proponentes.

No que se refere à adjudicação de contratos de serviço público abrangidos pelo âmbito de aplicação das diretivas relativas aos contratos públicos, convém sublinhar que as novas diretivas abolem a distinção entre serviços prioritários e não prioritários. Os serviços de transporte por via navegável foram definidos nas Diretivas 2004/17/CE e 2004/18/CE relativas à adjudicação de contratos públicos como não prioritários e sujeitos apenas a um número limitado de requisitos (em matéria de especificações técnicas e de anúncio de adjudicação). Nos termos das novas diretivas relativas aos contratos públicos, a adjudicação de contratos de serviço público abrangidos pelo âmbito de aplicação destas diretivas está, em princípio, sujeita ao cumprimento de todos os requisitos nelas estabelecidos.

No caso de contratos cujo valor seja inferior aos limiares de aplicação da Diretiva relativa aos contratos de concessão ou das diretivas relativas aos contratos públicos é, ainda assim, exigido um processo de seleção e de adjudicação para efeitos de cumprimento dos requisitos do Tratado em matéria de não-discriminação e de igualdade de tratamento que implica uma obrigação de transparência. Segundo o Tribunal de Justiça, tal obrigação de transparência consiste em garantir, a favor de todos os potenciais proponentes, um grau de publicidade

---

40 Diretiva 2014/24/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de fevereiro de 2014, relativa aos contratos públicos e que revoga a Diretiva 2004/18/CE, JO L 94 de 28.3.2014, p. 65; Diretiva 2014/25/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de fevereiro de 2014, relativa aos contratos públicos celebrados pelas entidades que operam nos setores da água, da energia, dos transportes e dos serviços postais e que revoga a Diretiva 2004/17/CE, JO L 94 de 28.3.2014, p. 243.

41 Ver igualmente o acórdão no processo C-205/99, n.os 63 e 65 (cf. nota anterior).

42 Artigos 3.º e 30.º.

43 Artigos 31.º a 33.º.

adequado para garantir a abertura do mercado dos contratos de serviços à concorrência, bem como o controlo da imparcialidade dos processos de adjudicação[44].

5.4.2. Escolha do processo de adjudicação

O artigo 4.º do Regulamento (CEE) n.º 3577/92 exige que, na adjudicação de contratos de serviço público, os Estados-Membros não façam discriminação entre armadores.

A Comissão considera que, em geral, a adjudicação de contratos de serviço público pode ser fonte de discriminação entre os operadores, dado que, normalmente, o contrato só é adjudicado a um único operador da rota em questão. Assim, considera que o lançamento de um concurso público é, em princípio, a forma mais fácil de assegurar que não haverá discriminação. Um processo de adjudicação que envolva uma negociação com os potenciais proponentes pode ser compatível com o princípio da não-discriminação, desde que as negociações entre a entidade adjudicante e as empresas que apresentaram propostas no âmbito do concurso sejam imparciais, equitativas e transparentes[45]. A Comissão acredita que a adjudicação por ajuste direto não respeita os princípios da não-discriminação e da transparência consagrados no artigo 4.º do regulamento. Do mesmo modo, qualquer processo de concurso que seja concebido de forma a restringir indevidamente o número de potenciais proponentes não respeita os princípios da não-discriminação e da transparência.

Além disso, a fim de assegurar a conformidade com esses princípios, a duração do período entre o lançamento do processo de concurso e a data de início da prestação dos serviços de transporte deve ser adequada e razoável. A Comissão considera que períodos demasiado curtos que não refletem de forma suficiente as necessidades do serviço de cabotagem a adjudicar (por ex.: no que se refere à dimensão do mercado e aos requisitos de qualidade e de frequência) poderão favorecer o armador prestador do serviço em violação do princípio da igualdade de tratamento.

A Comissão gostaria igualmente de assinalar que a seleção do processo de adjudicação tem implicações na avaliação, à luz das regras em matéria de auxílios estatais, de qualquer compensação financeira concedida em contrapartida da celebração de contratos de serviço público. Em particular, para que tal compensação não constitua um auxílio estatal, a mesma tem de respeitar as quatro condições estabelecidas pelo Tribunal no acórdão *Altmark*[46]. Em conformidade com os quatro critérios *Altmark*, a compensação proporcionada deve ser o resultado de um processo de concurso público que permita selecionar o candidato capaz de fornecer esses serviços ao menor custo para a coletividade, ou o resultado de um exercício de avaliação comparativa dos custos que uma empresa média, bem gerida e adequadamente equipada com os meios necessários, teria de suportar. A Comissão considera que a forma mais simples de as autoridades públicas preencherem os quatro critérios *Altmark* consiste em

---

44 Ver a comunicação interpretativa da Comissão sobre as concessões em direito comunitário (JO C 121 de 29.4.2000, p. 2), a comunicação interpretativa da Comissão sobre o direito comunitário aplicável à adjudicação de contratos não abrangidos, ou apenas parcialmente abrangidos, pelas diretivas comunitárias relativas aos contratos públicos (JO C 179 de 1.8.2006, p. 2) e o acórdão no processo C-324/98, Teleaustria e Telefonadress/Telekom Austria, n.º 60 (Coletânea 2000, p. I-10745).

45 Ver igualmente o ponto 66 da Comunicação da Comissão relativa à aplicação das regras em matéria de auxílios estatais da União Europeia à compensação concedida pela prestação de serviços de interesse económico geral, (JO C 8 de 11.1.2012, p. 4).

46 Acórdão no processo C-280/00, Altmark Trans GmbH e Regierungspräsidium Magdeburg/ Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH («Altmark») (Coletânea 2003, p. I-7747).

conduzir um processo de concurso público aberto, transparente e não-discriminatório[47]. Consequentemente, desde que as restantes condições estabelecidas no acórdão *Altmark* sejam cumpridas, tal processo irá igualmente, em geral, excluir a existência de auxílios estatais[48].

O regulamento não exige que os Estados-Membros notifiquem a Comissão de cada contrato de serviço público que celebrem. Quando o contrato envolve uma compensação dos custos relativos à prestação de um serviço público, os Estados-Membros podem ter de notificar antecipadamente a Comissão, em conformidade com as regras em matéria de auxílios estatais (a secção 5.6 fornece informações mais pormenorizadas a este respeito). A obrigação de notificação prevista no artigo 9.º do regulamento refere-se apenas a atos de âmbito mais vasto, como o quadro jurídico geral para os serviços de cabotagem.

5.5. Acesso ao mercado e concorrência nas rotas objeto de obrigações de serviço público

Ao imporem obrigações de serviço público, os Estados-Membros intervêm nas condições de acesso ao mercado em certas rotas, o que poderá distorcer a concorrência se a intervenção não respeitar o princípio da não-discriminação. Estas intervenções podem ser consideradas legítimas e legais, atendendo ao objetivo a realizar (garantir um fornecimento adequado de serviços de transporte regulares de, para e entre ilhas). As intervenções relacionadas com a imposição de obrigações de serviço público devem ser proporcionais ao objetivo. Caso excedam o estritamente necessário, estarão a limitar desnecessariamente uma liberdade essencial para o bom funcionamento do mercado interno. A Comissão gostaria de analisar agora três tópicos relacionados com esta questão.

5.5.1. Exclusividade

Conceder a um armador a exclusividade de uma rota de serviço público permite, normalmente, aos Estados-Membros reduzirem ao mínimo os custos financeiros para os contribuintes, mas restringe a liberdade comercial que é tradição no setor dos transportes marítimos.

Há que estabelecer um justo equilíbrio entre os dois conjuntos de princípios.

Em casos devidamente justificados, a exclusividade poderá ser vista como o único instrumento adequado para responder às necessidades essenciais de transporte, desde que concedida por um período limitado e baseada num processo de adjudicação pública equitativa e não-discriminatória à escala da União.

A Comissão sublinha, todavia, que em muitos casos se pode optar por medidas menos restritivas que a exclusividade, a fim de evitar que se aproveite oportunisticamente a cereja em cima do bolo do mercado e reduzir o volume de compensação financeira necessário. Um operador contratualmente vinculado, sem direitos exclusivos, a satisfazer obrigações de serviço público todo o ano pode ser prejudicado por outro operador que, livre de obrigações de serviço público, poderá entrar no mercado apenas nos meses mais rentáveis e reduzir assim consideravelmente os ganhos do primeiro.

A Comissão considera que podem ser impostas obrigações ligeiras de serviço público a todos os operadores da mesma rota concomitantemente com a celebração de um contrato de serviço

---

47 Pontos 63-64 da comunicação da Comissão relativa à aplicação das regras em matéria de auxílios estatais da União Europeia à compensação concedida pela prestação de serviços de interesse económico geral (JO C 8 de 11.1.2012, p. 4).

48 *Ibidem*, pontos 65-68.

público com um operador[49]. Por exemplo, poderá estabelecer-se a condição de que um armador que pretenda operar numa rota objeto de um contrato de serviço público que impõe o fornecimento de serviços durante todo o ano tenha de o fazer igualmente durante todo o ano.

5.5.2. Duração dos contratos de serviço público

O regulamento não estabelece uma duração máxima para os contratos de serviço público. Decorre no entanto dos artigos 1.º e 4.º do regulamento que estes contratos deverão ter uma duração limitada, a fim de permitir uma prospeção regular e aberta do mercado.

Se um contrato de serviço público for um contrato de concessão, nos termos do artigo 18.º da Diretiva 2014/23/UE relativa à adjudicação de contratos de concessão, no caso de contratos de prazo superior a cinco anos, a duração máxima da concessão *«não pode ser superior ao prazo durante o qual um concessionário pode razoavelmente esperar recuperar os investimentos realizados para a exploração das obras ou dos serviços, a par da remuneração do capital investido, tomando em consideração os investimentos requeridos para alcançar os objetivos contratuais específicos»*.

Para que o princípio da proporcionalidade seja respeitado nas intervenções no mercado, os Estados-Membros devem escolher o processo de resposta às necessidades essenciais de transporte marítimo que implique a menor distorção possível, também em termos de duração. Todos os armadores da União deverão dispor regularmente da oportunidade de se candidatarem à exploração de um determinado serviço (ver também a secção 5.6).

Na sua comunicação interpretativa de 2003, a Comissão indicou que um contrato de serviço público de duração superior a seis anos não respeita, em princípio, a exigência de proporcionalidade.

No entanto, a experiência adquirida pela Comissão desde 2003 revelou que, em alguns casos, o limite de seis anos impede os armadores de se apresentarem a concurso, por considerarem que tal duração é demasiado curta para poderem obter o retorno dos investimentos efetuados no âmbito da prestação do serviço. Do mesmo modo, as autoridades públicas alegam igualmente que os contratos de curta duração poderão desincentivar os armadores de efetuarem investimentos mais avultados, prejudicando assim a inovação e eventuais melhorias na qualidade do serviço. Deve sublinhar-se igualmente que a preparação do processo de seleção para a adjudicação de contratos de fornecimento de serviços públicos de cabotagem marítima poderá levar um certo tempo.

Por este motivo, a Comissão considera que os contratos de serviço público de duração superior a cinco anos (caso o contrato seja uma concessão na aceção da diretiva relativa aos contratos de concessão) ou a seis anos podem respeitar a exigência de proporcionalidade, desde que (1) se justifiquem por critérios objetivos, tal como a necessidade de recuperar os investimentos efetuados para a exploração do serviço de cabotagem marítima em condições normais de funcionamento (por ex.: investimentos em navios ou infraestruturas) e (2) não conduzam ao encerramento do mercado.

Sem prejuízo de uma análise caso a caso, à luz da experiência adquirida pela Comissão e de acordo com as informações fornecidas pelas autoridades públicas, podem justificar-se contratos com a duração máxima de 12 anos a fim de permitir a depreciação de uma parte significativa dos custos de um *ferry* comum novo, permitindo simultaneamente o correto

[49] No que se refere à possibilidade de os Estados-Membros imporem obrigações de serviço público paralelamente à celebração de um contrato de serviço público, ver também o acórdão no processo C-205, n.os 60 a 71.

funcionamento do mercado. Na opinião da Comissão, os contratos com uma vigência significativamente mais longa (por ex.: que permitiriam a amortização total de um navio novo com um retorno do capital investido) poderiam prejudicar os benefícios da pressão concorrencial no mercado da cabotagem[50] (ver igualmente o capítulo 8).

5.5.3. Agrupamento de rotas

Os Estados-Membros consideram frequentemente desejável agrupar num pacote único as rotas de serviço público de/para diferentes ilhas, a fim de gerar economias de escala e atrair operadores. Tal agrupamento não é, em si mesmo, contrário ao direito da União, desde que não seja fonte de discriminações e não conduza a distorções indevidas do mercado.

A dimensão mais adequada para tais agrupamentos deve ser decidida tendo em conta a melhor sinergia possível na resposta às necessidades essenciais de transporte.

5.6. Concessão de subvenções públicas para compensar os custos decorrentes das obrigações de serviço público

O regulamento aplica-se do mesmo modo quer sejam ou não atribuídas subvenções. No entanto, quando é concedida uma compensação das obrigações e dos contratos de serviço público, tal deve ser feito em conformidade com as regras do Tratado aplicáveis aos auxílios estatais tal como interpretadas pelo Tribunal de Justiça e com as regras contidas no pacote de instrumentos da Comissão que regem os auxílios estatais no âmbito da prestação de serviços de interesse económico geral (SIEG).

Esse pacote é composto pelos seguintes instrumentos:

a) Uma comunicação[51] que clarifica os conceitos fundamentais subjacentes à aplicação das regras em matéria de auxílios estatais às compensações de serviço público, bem como as condições (os denominados critérios Altmark[52]) em que as compensações de serviço público não constituem auxílios estatais;

b) Um regulamento da Comissão relativo a auxílios *de minimis* para a prestação de serviços de interesse económico geral[53], que prevê que se considere que a compensação de serviço público que não exceda 500 000 EUR em qualquer período de três exercícios financeiros não constitui um auxílio, desde que as condições previstas nesse regulamento sejam preenchidas;

---

50 No processo C-323/03, Comissão das Comunidades Europeias/Reino de Espanha (Coletânea 2006, p. I-2161), o Tribunal decidiu que uma medida nacional que reserva os serviços de transporte marítimo a uma única empresa, através de uma concessão administrativa por um período de vinte anos, renovável por um período de dez anos, constitui uma restrição à livre prestação dos serviços de cabotagem marítima (n.º 44).

51 Comunicação da Comissão relativa à aplicação das regras em matéria de auxílios estatais da União Europeia à compensação concedida pela prestação de serviços de interesse económico geral, JO C 8 de 11.1.2012, p. 4.

52 Processo C-280/00, Altmark Trans GmbH e Regierungspräsidium Magdeburg/ Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH.

53 Regulamento (UE) n.º 360/2012 da Comissão, de 25 de abril de 2012, relativo à aplicação dos artigos 107.º e 108.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia aos auxílios *de minimis* concedidos a empresas que prestam serviços de interesse económico geral (JO L 114 de 26.4.2012, p. 8).

c) Uma decisão[54] que estabelece as condições em que os auxílios estatais sob a forma de compensações de serviço público são compatíveis com o mercado comum e isentos da obrigação de notificação;

d) Um quadro jurídico aplicável aos auxílios estatais sob a forma de compensação de serviço público[55], que estabelece as condições em que a compensação sujeita à obrigação de notificação[56] pode ser declarada compatível nos termos do artigo 106.º, n.º 2, do TFUE;

e) A Comissão publicou igualmente um guia relativo à aplicação das regras da União Europeia em matéria de auxílios estatais, de «contratos públicos» e de «mercado interno» aos serviços de interesse económico geral e, nomeadamente, aos serviços sociais de interesse geral[57], com o intuito de fornecer mais orientações sobre a aplicação das regras SIEG.

5.7. O caso das «pequenas ilhas»

Os procedimentos de celebração de contratos de serviço público no setor marítimo podem revelar-se excessivamente complicados quando se trata de organizar serviços para pequenas ilhas, que, normalmente, são interessantes apenas para operadores locais.

Para conciliar esta situação específica e a necessidade de se observarem os princípios da transparência e da não-discriminação, que a Comissão considera ficarem garantidos apenas através de processos de adjudicação públicos, equitativos e não-discriminatórios, a Comissão defende que, sem prejuízo das regras da União relativas aos contratos públicos e das regras em matéria de auxílios estatais, quando aplicáveis, a seleção de um operador adequado para fornecer serviços de ligação com uma pequena ilha poderá efetuar-se mediante um simples convite à manifestação de interesse e sem concurso formal, desde que o serviço seja anunciado à escala da União – o que é muito fácil de fazer. A Comissão considera que poderão aceitar-se contratos com uma duração mais longa, até 12 anos.

O Regulamento (CEE) n.º 3577/92 não contém uma definição de «pequena ilha». Para efeitos da presente comunicação, a experiência e, em especial, um estudo realizado para a Comissão[58], mostram que pode entender-se por *«pequena ilha»* uma ilha em que o número anual total de passageiros transportados por mar de/para a ilha é da ordem de 300 000 ou menos. O limite de 300 000 passageiros refere-se a cada viagem, ou seja, um passageiro que viaja para a ilha e regressa conta duas vezes. No que se refere às regiões ultraperiféricas, este limiar aplica-se apenas ao tráfego na região (e não ao tráfego entre uma ilha ultraperiférica e o continente).

As regras simplificadas podem, em princípio, aplicar-se ao transporte quer de passageiros quer de mercadorias de/para uma *«pequena ilha»* no âmbito de contratos de serviço público. No entanto, o transporte de mercadorias, que, normalmente, pode ser organizado em

---

54 Decisão relativa à aplicação do artigo 106.º, n.º 2, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia aos auxílios estatais sob a forma de compensação de serviço público concedidos a certas empresas encarregadas da gestão de serviços de interesse económico geral (JO L 7 de 11.1.2012, p. 3).

55 Comunicação da Comissão - Enquadramento da União Europeia aplicável aos auxílios estatais sob a forma de compensação de serviço público, JO C 8 de 11.1.2012, p. 15.

56 Isto é, quando a compensação de serviço público não cumpre os critérios Altmark, não é abrangida pelo regulamento relativos aos auxílios *de minimis* concedidos a empresas que prestam serviços de interesse económico geral e não é objeto de uma isenção por categoria nos termos da decisão.

57 SWD(2013) 53 final/2, disponível em: http://ec.europa.eu/competition/state_aid/overview/new_guide_eu_rules_procurement_en.pdf

58 *Study on Small Islands and Estuaries* (2002), ICF Consulting.

condições de concorrência, deverá ficar excluído sempre que haja o risco de distorção injustificável do mercado.

Quando um mesmo operador serve várias pequenas ilhas, o número total de passageiros transportados por esse operador no quadro do serviço público deve entrar no cálculo do limiar atrás referido.

6. MEDIDAS DE SALVAGUARDA

O artigo 5.º do regulamento estabelece que os Estados-Membros podem solicitar à Comissão a adoção de medidas de salvaguarda *«em caso de perturbação grave do mercado de transportes nacionais devido à liberalização da cabotagem»*. O artigo 5.º, n.º 2, estabelece que estas medidas são aplicáveis, por um período não superior a um ano, quando surgem no mercado problemas *«que possam originar um excedente grave, e suscetível de persistir, da oferta em relação à procura, que se devam à atividade de cabotagem marítima ou por ela sejam agravados [e] que impliquem uma ameaça séria para o equilíbrio financeiro e para a sobrevivência de um número significativo de armadores comunitários, na condição de as previsões a curto e médio prazo relativas ao mercado em questão não apontarem para melhorias substanciais e duradouras»*.

Esta disposição apenas foi aplicada uma vez, em Espanha, por ocasião da entrada em vigor do regulamento[59].

Convém sublinhar que a falência pontual de armadores numa dada rota não constitui uma perturbação de amplitude suficiente para justificar a aplicação desta disposição.

De acordo com os relatórios sobre a cabotagem publicados desde a entrada em vigor do regulamento, a liberalização deste setor não deu origem a qualquer outra perturbação grave do mercado de transportes nacionais. É pouco provável que tal se venha a verificar agora, quando a maior parte dos serviços está já liberalizada.

7. MEDIDAS TRANSITÓRIAS

O artigo 6.º do regulamento prevê uma série de derrogações temporárias da aplicação do regulamento. As derrogações estabelecidas no referido artigo expiraram em 2004. Aquando da adesão da Croácia, que se tornou Estado-Membro em 1 de julho de 2013, o artigo 6.º do regulamento foi alterado a fim de conceder algumas derrogações temporárias à Croácia[60].

Em consonância com o novo artigo 6.º, n.º 4, os contratos de serviço público para e entre ilhas croatas celebrados antes da data da adesão da Croácia à UE podem continuar a ser aplicados até 31 de dezembro de 2016.

Nos termos do artigo 6.º, n.º 5, os serviços de cruzeiro efetuados entre portos croatas por navios com menos de 650 GT foram reservados, até 31 de dezembro de 2014, a navios registados na Croácia e que arvorem pavilhão deste país, explorados por companhias de

---

59 Decisão da Comissão 93/396/CEE, de 13 de julho de 1993, relativa ao pedido da Espanha de adoção pela Comissão de um prolongamento das medidas de salvaguarda ao abrigo do artigo 5.º do Regulamento (CEE) n.º 3577/92 do Conselho, relativo à aplicação do princípio da livre prestação de serviços aos transportes marítimos internos nos Estados-Membros (cabotagem marítima), JO L 173 de 16.7.1993, p. 33.

60 Ato relativo às condições de adesão da República da Croácia e às adaptações do Tratado da União Europeia, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia e do Tratado que institui a Comunidade Europeia da Energia Atómica, artigo 18.º e anexo V, secção 7, ponto 1, JO L 112 de 24.4.2012, p. 21.

navegação estabelecidas de acordo com a legislação croata, cuja sede de exploração principal esteja situada na Croácia, e cujo controlo efetivo seja exercido na Croácia.

Por último, o artigo 6.º, n.º 6, estabelece medidas de salvaguarda adicionais até 31 de dezembro de 2014 no que se refere aos serviços de cruzeiro entre portos de um Estado-Membro que não seja a Croácia efetuados por navios croatas com menos de 650 GT. A Comissão pode, mediante pedido de um Estado-Membro, determinar, no prazo de 30 dias, que os navios croatas não podem efetuar serviços de cruzeiro entre portos de certas zonas de um Estado-Membro que não seja a Croácia, se se provar que o funcionamento desses serviços causa ou ameaça causar perturbações graves no mercado dos transportes nacionais nas zonas em questão.

Se, após o período de 30 dias úteis a contar do pedido, a Comissão não tiver tomado qualquer decisão, o Estado-Membro pode aplicar medidas de salvaguarda até que a Comissão tome uma decisão. Em caso de emergência, o Estado-Membro pode adotar unilateralmente medidas provisórias, que podem permanecer em vigor por um prazo não superior a três meses, devendo informar a Comissão desse facto. A Comissão pode revogar essas medidas ou confirmá-las até tomar uma decisão definitiva.

8. APLICAÇÃO DO REGULAMENTO (CE) N.º 1370/2007 À CABOTAGEM MARÍTIMA

O Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros e que revoga os Regulamentos (CEE) n.º 1191/69 e (CEE) n.º 1107/70 do Conselho[61], foi adotado em 23 de outubro de 2007. Nos termos do seu artigo 1.º, n.º 2, o regulamento é aplicável à exploração nacional e internacional de serviços públicos de transporte de passageiros por caminho de ferro propriamente dito e outros sistemas guiados e por estrada. O mesmo artigo prevê que «*os Estados-Membros podem aplicar o […] regulamento ao transporte público de passageiros por via navegável interior e, sem prejuízo do Regulamento (CEE) n.º 3577/92 do Conselho, [...] por via marítima nacional*».

Uma vez que o Regulamento (CE) n.º 1370/2007 não contém uma definição da expressão «*por via marítima nacional*», nem tal expressão se encontra definida em quaisquer atos internacionais ou da União, a Comissão tem-se visto confrontada com a questão da aplicação deste regulamento aos serviços de cabotagem marítima.

Em primeiro lugar, a Comissão gostaria de assinalar que o Regulamento (CE) n.º 1370/2007 não é automaticamente aplicável ao transporte público de passageiros por via marítima nacional, aplicando-se apenas nos casos em que um Estado-Membro o torna expressamente aplicável.

Em segundo lugar, a maior parte dos contratos e das obrigações de serviço público no âmbito da cabotagem marítima abrangem o transporte de passageiros e de mercadorias efetuado por *ferries* mistos de passageiros/carga, enquanto o Regulamento (CE) n.º 1370/2007 só pode ser aplicado ao transporte público de passageiros, e não de mercadorias. Assim, os Estados-Membros não podem aplicar o Regulamento (CE) n.º 1370/2007 aos referidos contratos de serviço público mistos que envolvam o transporte de mercadorias.

Por último, os Estados-Membros podem aplicar o Regulamento (CE) n.º 1370/2007 ao transporte público de passageiros por via marítima nacional na medida em que tal não prejudique a aplicação do Regulamento (CEE) n.º 3577/92. Por conseguinte, em caso de

[61] JO L 315 de 3.12.2007, p. 1.

conflito entre as disposições destes dois regulamentos, o Regulamento (CEE) n.º 3577/92 deve prevalecer sobre a disposição contrária do Regulamento (CE) n.º 1370/2007. O Regulamento (CE) n.º 1370/2007 poderá completar o Regulamento (CEE) n.º 3577/92 quando não se verifiquem quaisquer contradições entre os mesmos.

Determinadas disposições do Regulamento (CE) n.º 1370/2007 que parecem afetar a aplicação do Regulamento (CEE) n.º 3577/92, nomeadamente as relativas à adjudicação de contratos por ajuste direto, à exclusividade ou à duração dos contratos, são abordadas resumidamente a seguir[62]. Esta avaliação da aplicação simultânea dos dois regulamentos aborda apenas as questões mais recorrentes com que a Comissão se viu confrontada desde a entrada em vigor do Regulamento (CE) n.º 1370/2007, não abrangendo todas as suas disposições de forma exaustiva.

O Regulamento (CE) n.º 1370/2007 exige que os contratos de serviço público sejam adjudicados na sequência de um concurso imparcial, aberto, transparente e não-discriminatório[63]. No entanto, esse regulamento prevê algumas exceções a este princípio geral, nomeadamente no artigo 5.º, n.º 4, que estabelece que as autoridades competentes podem adjudicar por ajuste direto um contrato de serviço público de pequeno valor ou a uma pequena ou média empresa sem que para tal seja necessário conduzir um concurso. A Comissão considera que tal adjudicação por ajuste direto é, em princípio, contrária ao princípio da não-discriminação entre armadores estabelecido no artigo 4.º, n.º 1, segundo período, do Regulamento (CEE) n.º 3577/92. Por conseguinte, a Comissão considera que, ao aplicarem o Regulamento (CE) n.º 1370/2007, os Estados-Membros não podem adjudicar por ajuste direto contratos de serviço público referentes ao transporte de passageiros por via marítima nacional sem seguirem um procedimento que assegure a conformidade com os princípios da não-discriminação, da transparência e da imparcialidade (ver secções 5.4 e 5.7, a respeito das regras simplificadas no caso das «pequenas ilhas»).

Nos termos do artigo 3.º, n.º 1, e do artigo 2.º, alínea f), do Regulamento (CE) n.º 1370/2007, os Estados-Membros podem conceder a um operador um direito exclusivo em contrapartida da execução de obrigações de serviço público. O considerando 8 deste regulamento recorda que os mercados do transporte de passageiros já desregulamentados e em que não existem direitos exclusivos deverão poder manter as suas características e os seus modos de funcionamento na medida em que sejam compatíveis com os requisitos do Tratado. A exclusividade é excecional no âmbito da cabotagem marítima uma vez que, em princípio, poderão ser adotadas medidas menos restritivas pelos Estados-Membros que lhes permitam satisfazer as necessidades de transporte público (ver ponto 5.5.1). Por conseguinte, a Comissão considera que os Estados-Membros não podem introduzir a exclusividade, com base no artigo 3.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 1370/2007, no âmbito do transporte público de passageiros por rotas marítimas nacionais que não tenham sido objeto de direitos exclusivos nos termos do Regulamento (CEE) n.º 3577/92.

O artigo 4.º, n.º 3, primeiro período, do Regulamento (CE) n.º 1370/2007 afirma que a duração de um contrato de serviço público é limitada a *«dez anos para os serviços de autocarro, e a quinze anos para os serviços de transporte de passageiros por caminho de ferro propriamente dito ou por outros sistemas guiados.»* O regulamento não prevê quaisquer modalidades de aplicação deste artigo aos contratos de transporte público de passageiros por

62 Ver igualmente a comunicação da Comissão «Orientações para a interpretação do Regulamento (CE) n.º 1370/2007 relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros», JO C 92 de 29.3.2014, p. 1.

63 Artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 1370/2007.

vias marítimas nacionais. Em vez disso, estabelece, no segundo período da mesma disposição, que a duração dos contratos de serviço público que abrangem vários modos de transporte é limitada a quinze anos se os transportes por caminho de ferro propriamente dito ou por outros sistemas guiados representarem mais de 50 % do valor dos serviços em questão. A Comissão considera que um Estado-Membro que decida aplicar o Regulamento (CE) n.º 1370/2007 ao transporte público de passageiros por vias marítimas nacionais deve limitar a duração dos contratos de serviço público que abrangem vários modos de transporte – incluindo por vias marítimas nacionais – a quinze anos, no máximo, desde que as condições estabelecidas no artigo 4.º, n.º 3, segundo período, sejam preenchidas.

Parece que a aplicação do Regulamento (CE) n.º 1370/2007 aos serviços de transporte de passageiros por vias marítimas nacionais poderá, em alguns casos, ser útil quando tais serviços se encontrem integrados numa rede de transporte público de passageiros urbana, suburbana ou regional mais vasta (por ex.: no contexto de serviços de transporte local integrados que abranjam estuários ou no interior de uma lagoa).

Sempre que decidam aplicar este regulamento ao transporte público de passageiros por vias marítimas nacionais, os Estados-Membros devem verificar se existem disposições na legislação nacional que prejudiquem a aplicação do Regulamento (CEE) n.º 3577/92. A Comissão gostaria igualmente de assinalar que, em consonância com a obrigação decorrente do artigo 9.º do Regulamento (CEE) n.º 3577/92, os Estados-Membros devem consultar a Comissão antes de adotarem quaisquer medidas no âmbito da aplicação do Regulamento (CE) n.º 1370/2007 ao transporte público de passageiros por vias marítimas nacionais[64].

[64] No que se refere à obrigação de consulta, ver acórdão no processo C-323/03, Comissão/Reino de Espanha, n.os 69-70 (Coletânea 2006, p. I-2161).