# ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Segunda Secção)

9 de Março de 2006 *

No processo C-323/03,

que tem por objecto uma acção por incumprimento nos termos do artigo 226.º CE, entrada em 24 de Julho de 2003,

**Comissão das Comunidades Europeias,** representada por I. Martínez del Peral e K. Simonsson, na qualidade de agentes, com domicílio escolhido no Luxemburgo,

demandante,

contra

**Reino de Espanha,** representado por L. Fraguas Gadea e J. M. Rodríguez Cárcamo, na qualidade de agentes, com domicílio escolhido no Luxemburgo,

demandado,

* Língua do processo: espanhol.

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Segunda Secção),

composto por: C. W. A. Timmermans (relator), presidente de secção, J. Makarczyk, R. Silva de Lapuerta, P. Kūris e J. Klučka, juízes,

advogado-geral: A. Tizzano,

secretário: M. Ferreira, administradora principal,

vistos os autos e após a audiência de 15 de Setembro de 2005,

ouvidas as conclusões do advogado-geral na audiência de 10 de Novembro de 2005,

profere o presente

**Acórdão**

1 Com a sua petição, a Comissão das Comunidades Europeias solicita ao Tribunal de Justiça que declare que, ao manter em vigor uma legislação:

— que permite concessionar os serviços de transporte marítimo na ria de Vigo a um único operador, durante um período de vinte anos, e que prevê como um dos critérios de adjudicação da concessão a experiência de transporte na referida ria,

— que permite sujeitar a obrigações de serviço público os serviços de transporte sazonais de e para as ilhas ou os serviços de transporte regulares entre os portos continentais,

— que permite criar um sistema mais restritivo que o anteriormente aplicável à data de entrada em vigor do Regulamento (CEE) n.º 3577/92 do Conselho, de 7 de Dezembro de 1992, relativo à aplicação do princípio da livre prestação de serviços aos transportes marítimos internos nos Estados-Membros (cabotagem marítima) (JO L 364, p. 7), concretamente, o regime introduzido pela decisão de 11 de Junho de 1984,

— que nunca foi objecto de consulta à Comissão antes da sua aprovação,

o Reino de Espanha violou os artigos 1.º, 4.º, 7.º e 9.º do Regulamento n.º 3577/92 e não cumpriu as obrigações que lhe incumbem por força do referido regulamento e do Tratado CE.

## Quadro jurídico

*Direito comunitário*

2 O artigo 59.º do Tratado CE (que passou, após alteração, a artigo 49.º CE) previa no seu primeiro parágrafo:

«No âmbito das disposições seguintes, as restrições à livre prestação de serviços na Comunidade serão progressivamente suprimidas, durante o período de transição, em relação aos nacionais dos Estados-Membros estabelecidos num Estado da Comunidade que não seja o do destinatário da prestação.»

3 O artigo 62.º do Tratado CE (revogado pelo Tratado de Amesterdão) dispunha:

«Os Estados-Membros não introduzirão quaisquer novas restrições à liberdade efectivamente alcançada, no que diz respeito à prestação de serviços, à data da entrada em vigor do presente Tratado, salvo disposição deste em contrário.»

4 O Regulamento n.º 3577/92 prevê no seu artigo 1.º, n.º 1:

«Com efeitos a partir de 1 de Janeiro de 1993, a liberdade de prestação de serviços de transporte marítimo dentro de um Estado-Membro (cabotagem marítima) aplicar-se-á aos armadores comunitários que tenham os seus navios registados num Estado-Membro e arvorem pavilhão desse Estado-Membro, desde que esses navios preencham todos os requisitos necessários à sua admissão à cabotagem nesse Estado-Membro [...]»

5 Nos termos do artigo 2.º do Regulamento n.º 3577/92:

«Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

1. 'Serviços de transporte marítimo dentro de um Estado-Membro (cabotagem marítima)': os serviços normalmente prestados contra remuneração, neles se incluindo, em especial:

   a) 'Cabotagem continental': o transporte por mar de passageiros ou mercadorias entre os portos do continente ou do território principal de um mesmo Estado-Membro sem fazer escala em ilhas;

   [...]

c) 'Cabotagem insular': o transporte por mar de passageiros ou mercadorias entre:

— portos do continente e de uma ou mais ilhas de um mesmo Estado-Membro,

— portos situados nas ilhas de um mesmo Estado-Membro;

[...]»

6 O artigo 4.º, n.º 1, do Regulamento n.º 3577/92 dispõe:

«Um Estado-Membro pode celebrar contratos de fornecimento de serviços públicos ou impor obrigações de serviço público, como condição para a prestação de serviços de cabotagem, às companhias de navegação que participem em serviços regulares de, entre e para as ilhas.

[...]»

7 O artigo 6.º do Regulamento n.º 3577/92 tem a seguinte redacção:

«1. Por derrogação, poderão ser temporariamente excluídos da implementação do presente regulamento os seguintes serviços de transporte marítimo efectuados no Mediterrâneo e junto à costa de Espanha, Portugal e França:

— serviços de cruzeiro, até 1 de Janeiro de 1995,

— transporte de mercadorias estratégicas (petróleo, produtos petrolíferos e água potável), até 1 de Janeiro de 1997,

— serviços efectuados por navios de menos de 650 toneladas brutas, até 1 de Janeiro de 1998;

— serviços regulares de transporte de passageiros e ferries, até 1 de Janeiro de 1999.

2. Por derrogação, a cabotagem insular no Mediterrâneo e a cabotagem relativamente aos arquipélagos das Canárias, dos Açores e da Madeira, bem como a Ceuta e Melilha, às ilhas francesas junto à costa atlântica e aos departamentos ultramarinos franceses fica temporariamente isenta da aplicação do presente regulamento até 1 de Janeiro de 1999.

3. Por motivos de coesão socioeconómica, a derrogação referida no n.º 2 será extensiva à Grécia, até 1 de Janeiro de 2004 para os serviços regulares de transporte de passageiros e ferries e ainda para os serviços efectuados por navios de menos de 650 toneladas brutas.»

8 O artigo 7.º do Regulamento n.º 3577/92 prevê:

«As questões abrangidas pelo presente regulamento estão sujeitas ao artigo 62.º do Tratado.»

9 Nos termos do artigo 9.º do Regulamento n.º 3577/92:

«Antes de procederem à adopção de disposições legislativas, regulamentares ou administrativas para aplicação do presente regulamento, os Estados-Membros devem consultar a Comissão, bem como comunicar-lhe as medidas adoptadas.»

*Legislação nacional*

10 Em 9 de Abril de 1999, a Comunidade Autónoma da Galiza aprovou a Lei 4/1999, que declara que o transporte marítimo de passageiros na ria de Vigo constitui um serviço público pertencente ao Governo Regional da Galiza (Ley 4/1999 de declaración de servicio público de titularidad de la Junta de Galicia del transporte público marítimo de viajeros en la ría de Vigo, BOE n° 118, de 18 de Maio de 1999, p. 18552, a seguir «Lei 4/1999»).

11 Ao abrigo do artigo 2.º, n.os 2 e 3, desta lei, a Administração Regional da Galiza gere indirectamente os serviços de transporte marítimo de passageiros na ria de Vigo mediante a outorga de uma concessão administrativa pelo prazo de vinte anos, podendo ser prorrogada por um prazo máximo de dez anos.

12 O artigo 3.º da Lei 4/1999 prevê que esta concessão será adjudicada mediante concurso público e que serão tomados em conta, nomeadamente, a experiência adquirida em matéria de transportes na ria de Vigo, a qualidade do serviço, as tarifas, o compromisso do empregador de contratar trabalhadores dos transportes na ria de Vigo com base em critérios de antiguidade e profissionalismo e as garantias de preservação do ambiente natural das ilhas Cíes.

13 O regime que estava em vigor antes da Lei 4/1999 tinha sido aprovado por decisão de 11 de Junho de 1984, por força da qual a prestação de serviços regulares de transporte marítimo de passageiros e mercadorias entre Vigo e Cangas e entre Vigo e Moaña estava subordinada à concessão de uma autorização por um período de dez anos renovável.

**Fase pré-contenciosa**

14 Após ter recebido várias queixas, a Comissão, entendendo que a Lei 4/1999 não estava em conformidade com o Regulamento n.º 3577/92, transmitiu ao Reino de Espanha uma notificação para cumprir, em 19 de Julho de 2000, à qual este respondeu por carta de 5 de Outubro de 2000.

15 Não tendo as explicações fornecidas nesta resposta sido consideradas satisfatórias pela Comissão, esta enviou ao Reino de Espanha, em 7 de Maio de 2001, um parecer fundamentado, convidando este Estado-Membro a tomar as medidas necessárias para lhe dar cumprimento no prazo de dois meses a contar da respectiva notificação.

16 Considerando, porém, que as medidas necessárias para dar cumprimento às obrigações impostas pelo Regulamento n.º 3577/92 não tinham sido tomadas pelas autoridades espanholas, a Comissão decidiu intentar a presente acção.

## Quanto à acção

*Quanto à aplicação do Regulamento n.º 3577/92 aos serviços de transporte marítimo na ria de Vigo*

17 Antes de examinar os quatro fundamentos invocados pela Comissão relativos, respectivamente, à violação dos artigos 1.º, 4.º, 7.º e 9.º do Regulamento n.º 3577/92, há que tomar posição sobre o argumento do Governo espanhol segundo o qual a acção de modo algum pode proceder, uma vez que este regulamento não se aplica aos serviços de transporte marítimo na ria de Vigo regidos pela Lei 4/1999.

18 Segundo este governo, há que entender por «cabotagem marítima» o transporte de mercadorias e passageiros efectuado por mar e entre portos. Ora, o transporte marítimo na ria de Vigo não constitui um transporte por mar nem entre portos, no sentido que estes conceitos assumem no âmbito do Regulamento n.º 3577/92.

19 Em primeiro lugar, no que respeita ao conceito de transporte por mar, o Governo espanhol sustenta que o legislador comunitário, quando regulamentou os transportes marítimos, tinha em vista o mar exterior e não as águas interiores. Ora, o mar exterior corresponde ao mar territorial, tal como definido pelos tratados internacionais e, mais especificamente, pelo artigo 8.º da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, de 10 de Dezembro de 1982 (a seguir «Convenção de Montego Bay»), que o opõe às águas interiores, ou seja, às águas situadas aquém da linha de base do mar territorial.

20 Além disso, segundo o referido governo, o Regulamento n.º 3577/92 assenta no princípio de que a cabotagem constitui, simultaneamente, um elemento essencial do sistema comunitário de comunicações e um instrumento necessário à criação do mercado interno. Ora, diversamente da navegação exterior ou no mar territorial, a navegação efectuada integralmente nas águas interiores tem um impacto económico e social extremamente limitado que apenas de modo muito ténue afecta o objectivo da criação do mercado interno no quadro comunitário.

21 Em segundo lugar, o Governo espanhol alega que a navegação na ria de Vigo não constitui uma navegação entre portos, pois, por um lado, por força da legislação nacional aplicável, a referida ria integra-se, no seu conjunto, na zona dos serviços portuários de Vigo e, por outro lado, as ilhas Cíes não estão dotadas de um porto, mas unicamente de um cais destinado ao desembarque de passageiros e cuja capacidade de amarração é extremamente limitada.

22 Por último, o referido governo entende que resulta também da definição dos conceitos de zona marítima e de zona portuária, que figuram no artigo 2.º da Directiva 98/18/CE do Conselho, de 17 de Março de 1998, relativa às regras e normas de segurança para os navios de passageiros (JO L 144, p. 1), que a zona portuária engloba todas as águas da ria de Vigo. Assim, a própria regulamentação comunitária não considera esta zona uma zona marítima.

23 Há que ter em conta, para a interpretação de uma disposição de direito comunitário, não apenas os seus termos, mas também o seu contexto e os objectivos prosseguidos pela regulamentação de que faz parte (acórdão de 7 de Junho de 2005, VEMW e o., C-17/03, Colect., p. I-4983, n.º 41 e jurisprudência aí referida).

24 Daqui resulta que, para interpretar os termos «transporte por mar [...] entre os portos» que fazem parte das definições de cabotagem continental e de cabotagem insular que figuram no artigo 2.º, n.º 1, alíneas a) e c), do Regulamento n.º 3577/92,

há que ter em conta o respectivo objectivo, a saber, a aplicação da livre prestação de serviços para a cabotagem marítima segundo as condições e sem prejuízo das excepções que este regulamento prevê (v. acórdão de 20 de Fevereiro de 2001, Analir e o., C-205/99, Colect., p. I-1271, n.º 19).

25 Ora, uma equiparação dos conceitos de mar na acepção do Regulamento n.º 3577/92 e de mar territorial na acepção da Convenção de Montego Bay é susceptível de comprometer este objectivo. Com efeito, a aplicação do referido regulamento exclusivamente ao mar territorial, na acepção desta convenção, seria de natureza a excluir da liberalização pretendida por este regulamento certos serviços de transporte marítimo potencialmente importantes, quando estes últimos são efectuados aquém da linha de base do mar territorial que os Estados podem traçar, ao abrigo da referida convenção, fechando os pontos naturais de entrada das baías.

26 Por outro lado, não resulta do Regulamento n.º 3577/92 que o legislador comunitário tenha pretendido restringir o seu âmbito de aplicação unicamente ao mar territorial na acepção da Convenção de Montego Bay.

27 Esta equiparação não pode, portanto, ser admitida.

28 O argumento de que a navegação efectuada numa ria como a de Vigo apenas afecta o objectivo da criação do mercado interno de forma muito ténue carece também de pertinência. Com efeito, não há qualquer indício no Regulamento n.º 3577/92 que permita concluir que o seu âmbito de aplicação depende do efeito que a navegação em determinada zona produz, em termos económicos e sociais, na criação do mercado interno.

29 Daqui se conclui que os elementos invocados pelo Governo espanhol não são susceptíveis de demonstrar que uma ria, isto é, um vale fluvial preenchido pelas águas do mar, como a de Vigo, não faz parte do mar na acepção do Regulamento n.º 3577/92.

30 Além disso, o argumento de que os serviços de transporte marítimo na ria de Vigo não são efectuados entre portos na acepção do Regulamento n.º 3577/92, também não pode ser acolhido.

31 Com efeito, contrariamente à Directiva 98/18, que define, no seu artigo 2.º, alínea p), a «[z]ona portuária» como «uma zona que não é uma zona marítima, definida pelos Estados-Membros [...]», o Regulamento n.º 3577/92 não contém qualquer remissão para o direito dos referidos Estados para a definição do conceito de porto.

32 Ora, decorre das exigências tanto da aplicação uniforme do direito comunitário como do princípio da igualdade que os termos de uma disposição do referido direito comunitário que não contenha qualquer remissão expressa para o direito dos Estados-Membros para determinar o seu sentido e o seu alcance devem normalmente ser objecto, em toda a Comunidade, de uma interpretação autónoma e uniforme que deve ser procurada tendo em conta o contexto da disposição e o objectivo prosseguido pela regulamentação em causa (acórdão de 26 de Maio de 2005, Stadt Sundern, C-43/04, Colect., p. I-4491, n.º 24 e jurisprudência aí referida).

33 A este respeito, tendo em conta o contexto do Regulamento n.º 3577/92 e o objectivo por este prosseguido, a saber, a aplicação da livre prestação de serviços no que se refere à cabotagem marítima, o conceito de porto utilizado no referido regulamento compreende as infra-estruturas, mesmo de reduzida importância, cuja função consista em permitir o embarque e o desembarque de mercadorias ou de pessoas transportadas por via marítima. As infra-estruturas existentes nas ilhas Cíes devem, portanto, ser consideradas portos na acepção do Regulamento n.º 3577/92.

34 Acresce que a interpretação autónoma e uniforme do conceito de porto na acepção deste regulamento leva a considerar que as infra-estruturas existentes nas cidades de Vigo, de Cangas e de Moaña correspondem a este conceito, pois todas estas cidades dispõem de infra-estruturas que permitem o embarque e o desembarque de pessoas e a carga e a descarga de mercadorias transportadas por mar.

35 Resulta de todas as considerações precedentes que os serviços de transporte marítimo de passageiros na ria de Vigo, regidos pela Lei 4/1999, constituem serviços de transporte por mar e entre portos na acepção do Regulamento n.º 3577/92. Este regulamento é aplicável, portanto, aos referidos serviços.

*Quanto ao primeiro fundamento, relativo à violação do artigo 1.º do Regulamento n.º 3577/92*

36 A Comissão sustenta que a Lei 4/1999 infringe as disposições do artigo 1.º do Regulamento n.º 3577/92 por duas razões: por um lado, ao reservar os serviços de transporte marítimo de passageiros na ria de Vigo a uma única empresa mediante uma concessão administrativa de vinte anos, o que paralisa o acesso ao mercado no período de duração desta concessão; por outro lado, ao utilizar a experiência adquirida no domínio do transporte na ria de Vigo como critério de selecção da empresa concessionária, o que favorece o operador existente e introduz uma discriminação relativamente aos operadores de outros Estados-Membros.

37 O Governo espanhol objecta que o sistema de concessão do transporte marítimo de passageiros na ria de Vigo se justifica por razões imperativas de interesse geral, na acepção da jurisprudência do Tribunal de Justiça.

38 Em primeiro lugar, este governo sustenta que o serviço marítimo com destino às ilhas Cíes, que é a única ligação possível a estas ilhas, deve ser limitado por razões ecológicas. Com efeito, o número de pessoas autorizadas diariamente a visitar as referidas ilhas está contingentado e o único meio razoável de impor o respeito deste imperativo consiste em controlar o número de visitantes que embarcam para este destino. A isto acresce a fraca capacidade do cais instalado nestas ilhas, que não pode suportar um tráfego marítimo intenso.

39 Em segundo lugar, no que respeita à ligação marítima entre as cidades de Vigo, de Cangas e de Moaña, este modo de transporte é, segundo o Governo espanhol, o mais directo, o mais simples, o mais rápido e o mais económico. A sua eventual supressão teria graves repercussões na organização do tráfego na zona geográfica de Vigo e na península de Morrazo e causaria dificuldades em termos de utilização excessiva e de congestão das infra-estruturas de transporte terrestre. Ora, os serviços relativos a esta ligação são deficitários e têm, portanto, uma viabilidade económica incerta ou fraca. Por conseguinte, a liberalização total destes serviços provocaria provavelmente a extinção da linha Vigo-Cangas-Moaña ou a sua exploração em condições insatisfatórias de segurança, de regularidade e de tarifas.

40 Em terceiro lugar, o Governo espanhol alega que o tráfego marítimo na ria de Vigo deve ser controlado e o seu volume limitado. Trata-se, com efeito, de um espaço geográfico confinado, no qual devem coexistir actividades diversas, algumas das quais, como a pesca dos moluscos por meio de batelões ou de engenhos flutuantes, implicam claramente limitações ao tráfego marítimo.

41 Em quarto lugar, segundo o referido governo, o período de duração da concessão pode justificar-se pela necessidade de amortizar os investimentos, que são consideráveis.

42 Por último, no que respeita ao critério de selecção da empresa adjudicatária relativo à experiência adquirida no transporte na ria de Vigo, o Governo espanhol afirma que este critério não foi decisivo para a adjudicação da concessão nem conduziu à manutenção da empresa que já operava na referida ria. Além disso, este governo faz alusão, na tréplica, à supressão do referido critério por lei de 23 de Dezembro de 2003.

43 Há que recordar que o artigo 1.º do Regulamento n.º 3577/92 consagra claramente o princípio da livre prestação de serviços de cabotagem marítima na Comunidade (acórdãos Analir e o., já referido, n.º 20, e de 21 de Outubro de 2004, Comissão/ /Grécia, C-288/02, Colect., p. I-10071, n.º 29).

44 Ora, uma medida nacional que reserva os serviços de transporte marítimo de passageiros na ria de Vigo a uma única empresa, através de uma concessão administrativa por um período de vinte anos, renovável por um período de dez anos, é susceptível de perturbar, ou mesmo de proibir, a prestação destes serviços por empresas situadas noutros Estados-Membros e constitui, portanto, uma restrição à livre prestação dos serviços. O mesmo acontece no que respeita ao critério relativo à experiência adquirida no transporte na ria de Vigo (v., neste sentido, acórdãos, já referidos, Analir e o., n.º 22, e Comissão/Grécia, n.º 30 ).

45 No que se refere à admissibilidade destas restrições, há que recordar que a livre prestação de serviços, enquanto princípio fundamental do Tratado, só pode ser limitada por regulamentações que se justifiquem por razões imperativas de interesse geral e se apliquem a qualquer pessoa ou empresa que exerça uma actividade no território do Estado-Membro de acolhimento. Além disso, a fim de ser assim justificada, a legislação nacional em causa deve ser adequada a garantir a realização do objectivo que prossegue e não ultrapassar o que é necessário para atingir esse objectivo (acórdãos, já referidos, Analir e o., n.º 25 e jurisprudência aí referida, e Comissão/Grécia, n.º 32). Porém, isso não sucede no caso em apreço.

46 Com efeito, no que respeita às ilhas Cíes, como correctamente observa a Comissão, medidas menos restritivas do que a referida concessão, como a organização de um sistema de reservas e de venda dos ingressos disponíveis, podem ser instauradas a fim de adaptar o tráfego com destino a estas ilhas tanto às exigências ambientais como às reduzidas capacidades do cais a que alude o Governo espanhol.

47 Seguidamente, no que se refere às exigências que se prendem com a organização do tráfego na zona geográfica de Vigo e da península de Morrazo, há que constatar, como referiu o advogado-geral no n.º 49 das suas conclusões, que o Governo espanhol não demonstrou que os serviços de transporte de passageiros entre as margens da ria de Vigo, que, segundo as informações avançadas na sua tréplica, envolvem 1,3 milhões de passageiros por ano, devam, sob pena de deixarem de ser rentáveis e de desaparecerem, ser objecto de uma concessão, adjudicada a um único operador por um período de vinte anos, susceptível de ser prorrogado até trinta anos.

48 Por outro lado, este governo também não demonstrou que a intensidade do tráfego marítimo na ria de Vigo engendre dificuldades a que não seja possível obviar por outro meio que não seja a instauração de uma medida tão restritiva como a referida concessão nem que, partindo do pressuposto de que são necessários investimentos consideráveis a fim de conservar as ligações marítimas em causa, estes só possam ser amortizados ao longo de um período de vinte, ou mesmo de trinta anos.

49 No que respeita, por último, ao critério relativo à experiência adquirida no domínio do transporte na ria de Vigo, basta referir que o Governo espanhol não invoca razões imperativas que justifiquem a restrição decorrente deste critério.

50 Além disso, a circunstância de o referido critério não ter sido decisivo para a adjudicação da concessão não é pertinente, pois a declaração de incumprimento por um Estado-Membro não depende da verificação do dano que dele possa resultar (acórdão de 5 de Março de 1998, Comissão/França, C-175/97, Colect., p. I-963, n.º 14 e jurisprudência aí referida).

51 De igual modo, a supressão do referido critério por uma lei datada de 23 de Dezembro de 2003 também não releva. Com efeito, a existência de um incumprimento deve ser apreciada em função da situação do Estado-Membro em causa tal como se apresentava no termo do prazo fixado no parecer fundamentado, de modo que as alterações posteriormente ocorridas não podem ser tomadas em consideração pelo Tribunal (v. acórdão de 29 de Janeiro de 2004, Comissão/Áustria, C-209/02, Colect., p. I-1211, n.º 16 e jurisprudência aí referida).

52 Resulta das considerações precedentes que o primeiro fundamento é procedente.

*Quanto ao segundo fundamento, relativo à violação do artigo 4.º do Regulamento n.º 3577/92*

53 Segundo a Comissão, resulta do artigo 4.º do Regulamento n.º 3577/92 que um Estado-Membro só pode celebrar contratos de serviço público ou impor obrigações de serviço público às companhias de navegação quando estas participem em serviços regulares de, entre e para as ilhas.

54 Ora, os serviços de transporte na ria de Vigo não são serviços regulares de transporte de e para ou entre as ilhas. Com efeito, por um lado, os serviços regulares, como os

das linhas Vigo-Cangas e Vigo-Moaña, não são serviços insulares e, por outro, os serviços com destino às ilhas Cíes não são regulares, mas sazonais e de tipo turístico.

55 O Governo espanhol sustenta que o artigo 4.º do Regulamento n.º 3577/92 pode, não obstante, aplicar-se no caso em apreço.

56 Com efeito, segundo o referido governo, a possibilidade de celebrar contratos de serviço público em relação aos serviços de transporte marítimo de e para ou entre as ilhas ou de impor a estes serviços obrigações de serviço público assenta na circunstância de que, nestas hipóteses, se trata, na zona em questão, do único meio de estabelecer uma ligação entre as ilhas ou entre estas e o continente. Haverá, pois, que aplicar um regime idêntico ou comparável ao previsto no artigo 4.º do Regulamento n.º 3577/92 às ligações marítimas no interior de uma ria, uma vez que as ligações terrestres existentes são muito mais difíceis.

57 A Comissão admite que o artigo 4.º pode efectivamente aplicar-se, a título excepcional, a serviços de transporte marítimo diversos dos relativos aos transportes de e para ou entre as ilhas, particularmente no caso de uma ria ou de um fiorde, em que uma ligação rodoviária seja de tal modo longa ou difícil que não constitua uma verdadeira alternativa à ligação por mar. Sustenta, porém, que semelhante situação excepcional não se verifica no presente caso.

58 A este respeito, mesmo partindo do pressuposto de que o artigo 4.º do Regulamento n.º 3577/92 se possa aplicar, a título excepcional, a certos serviços de transporte marítimo diversos dos que respeitam aos transportes de e para ou entre as ilhas, há que concluir que, como referiu o advogado-geral nos n.$^{os}$ 43 e 44 das suas conclusões, as cidades de Vigo, de Cangas e de Moaña dispõem, para além das ligações por mar, de uma rede rodoviária que as liga directamente e as torna facilmente acessíveis. Nestas condições, os serviços de transporte marítimo regulares entre estas cidades não podem, em nenhuma circunstância, ser equiparados a serviços de transporte marítimo de e para ou entre as ilhas.

59 No que respeita aos serviços de transporte marítimo com destino e a partir das ilhas Cíes, o Governo espanhol não contesta que não constituem serviços regulares.

60 Daqui se conclui que o segundo fundamento é procedente.

*Quanto ao terceiro fundamento, relativo à violação do artigo 7.º do Regulamento n.º 3577/92*

61 Segundo a Comissão, o artigo 7.º do Regulamento n.º 3577/92 proíbe os Estados-Membros de instituírem regimes mais restritivos do que aquele que era aplicável à data da entrada em vigor deste regulamento, a saber, 1 de Janeiro de 1993. Ora, o regime existente antes da aprovação da Lei 4/1999 era menos restritivo do que o instituído pela referida lei.

62 A este respeito, há que assinalar que o artigo 7.º do Regulamento n.º 3577/92 deve ser interpretado à luz da disposição que o precede imediatamente. Enquanto o artigo 6.º do referido regulamento permite aos Estados-Membros, em certos casos específicos, manterem, além da data de 1 de Janeiro de 1993 e durante um período que termina, o mais tardar, em 1 de Janeiro de 2004, as restrições existentes, o artigo 7.º prevê, no essencial, que estes Estados não podem introduzir novas restrições relativamente à situação existente. Por conseguinte, as duas disposições completam-se e constituem, na realidade, as duas vertentes de um regime de liberalização gradual.

63 Esta interpretação dos artigos 6.º e 7.º do Regulamento n.º 3577/92 é confortada pelo facto de que a revogação, pelo Tratado de Amesterdão, do artigo 62.º do Tratado CE, para o qual remete o referido artigo 7.º, que previa a proibição de os Estados-Membros introduzirem novas restrições no que diz respeito à prestação de serviços, coincidiu com o desaparecimento, no texto do artigo 49.º, primeiro parágrafo, CE, da referência à supressão progressiva, no decurso do período de transição, das restrições à livre prestação de serviços na Comunidade.

64 Daqui se conclui que, como referiu o advogado-geral no n.º 75 das suas conclusões, o artigo 7.º do Regulamento n.º 3577/92 só tem sentido no contexto da liberalização gradual dos serviços pretendida por este regulamento.

65 A questão de saber se o Reino de Espanha não cumpriu as obrigações que lhe incumbem por força do artigo 7.º do Regulamento n.º 3577/92 devido à aprovação da Lei 4/1999 pela Comunidade Autónoma da Galiza só se colocaria, portanto, se os serviços de transporte marítimo na ria de Vigo fossem abrangidos pelo artigo 6.º do mesmo regulamento na data em que expirou o prazo fixado pelo parecer fundamentado.

66 Não sendo este o caso, o terceiro fundamento não procede.

*Quanto ao quarto fundamento, relativo à violação do artigo 9.º do Regulamento n.º 3577/92*

67 A Comissão alega que a Lei 4/1999 não foi objecto de qualquer consulta antes da respectiva adopção, em violação da obrigação imposta pelo artigo 9.º do Regulamento n.º 3577/92.

68 A este respeito, há que recordar que, nos termos deste artigo 9.º, «[a]ntes de procederem à adopção de disposições legislativas, regulamentares ou administrativas para aplicação do [...] regulamento, os Estados-Membros devem consultar a Comissão».

69 Uma vez que a Lei 4/1999 constitui uma destas disposições e que o Governo espanhol não contesta que a Comissão não foi consultada a respeito desta lei, o quarto fundamento é procedente.

70 Resulta do conjunto das considerações precedentes que, ao manter em vigor uma legislação:

— que permite concessionar serviços de transporte marítimo de passageiros na ria de Vigo a um único operador, durante um período de vinte anos, e que prevê como um dos critérios de adjudicação desta concessão a experiência de transporte na referida ria,

— que permite sujeitar a obrigações de serviço público os serviços de transporte sazonais de e para as ilhas ou os serviços de transporte regulares entre os portos continentais,

— que nunca foi objecto de consulta à Comissão das Comunidades Europeias antes da sua aprovação,

o Reino de Espanha violou os artigos 1.º, 4.º e 9.º do Regulamento n.º 3577/92 e não cumpriu as obrigações que lhe incumbem por força do referido regulamento.

## Quanto às despesas

71 Por força do disposto no artigo 69.º, n.º 2, do Regulamento de Processo, a parte vencida é condenada nas despesas se a parte vencedora o tiver requerido. Tendo a Comissão pedido a condenação do Reino de Espanha e tendo este sido vencido no essencial dos seus fundamentos, há que condená-lo nas despesas.

Pelos fundamentos expostos, o Tribunal de Justiça (Segunda Secção) declara:

**1) Ao manter em vigor uma legislação:**

**— que permite concessionar serviços de transporte marítimo de passageiros na ria de Vigo a um único operador, durante um período de vinte anos, e que prevê como um dos critérios de adjudicação desta concessão a experiência de transporte na referida ria,**

**— que permite sujeitar a obrigações de serviço público os serviços de transporte sazonais de e para as ilhas ou os serviços de transporte regulares entre os portos continentais,**

**— que nunca foi objecto de consulta à Comissão das Comunidades Europeias antes da sua aprovação,**

**o Reino de Espanha violou os artigos 1.º, 4.º e 9.º do Regulamento (CEE) n.º 3577/92 do Conselho, de 7 de Dezembro de 1992, relativo à aplicação do princípio da livre prestação de serviços aos transportes marítimos internos**

**nos Estados-Membros (cabotagem marítima), e não cumpriu as obrigações que lhe incumbem por força do referido regulamento.**

**2) A acção é julgada improcedente quanto ao restante.**

**3) O Reino de Espanha é condenado nas despesas.**

Assinaturas