

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Segunda)
de 9 de marzo de 2006*

En el asunto C-323/03,

que tiene por objeto un recurso por incumplimiento interpuesto, con arreglo al artículo 226 CE, el 24 de julio de 2003,

Comisión de las Comunidades Europeas, representada por la Sra. I. Martínez del Peral y el Sr. K. Simonsson, en calidad de agentes, que designa domicilio en Luxemburgo,

parte demandante,

contra

Reino de España, representado por la Sra. L. Fraguas Gadea y el Sr. J.M. Rodríguez Cárcamo, en calidad de agentes, que designa domicilio en Luxemburgo,

parte demandada,

* Lengua de procedimiento: español.

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Segunda),

integrado por el Sr. C.W.A. Timmermans (Ponente), Presidente de Sala, y el Sr. J. Makarczyk, la Sra. R. Silva de Lapuerta y los Sres. P. Kūris y J. Klučka, Jueces;

Abogado General: Sr. A. Tizzano;
Secretaria: Sra. M. Ferreira, administradora principal;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 15 de septiembre de 2005;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 10 de noviembre de 2005;

dicta la siguiente

Sentencia

1 Mediante su recurso, la Comisión de las Comunidades Europeas solicita al Tribunal de Justicia que declare que el Reino de España, por mantener en vigor una normativa:

- que permite conceder los servicios de transporte marítimo en la ría de Vigo a un único operador durante un período de veinte años y que incluye como criterio de adjudicación la experiencia de transporte en la ría de Vigo, lo que favorece al operador existente;

- que permite someter a obligaciones de servicio público los servicios de transporte estacionales con las islas o los servicios de transporte regulares entre puertos continentales;

- que permite instaurar un sistema más restrictivo que el que era aplicable en la fecha de entrada en vigor del Reglamento (CEE) nº 3577/92 del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, por el se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo) (DO L 364, p. 7), es decir, el régimen dispuesto por la Resolución de 11 de junio de 1984;

- que nunca fue objeto de consulta con la Comisión antes de su aprobación,

ha infringido los artículos 1, 4, 7 y 9 del Reglamento y ha incumplido las obligaciones que le incumben en virtud del citado Reglamento y del Tratado CE.

Marco jurídico

Derecho comunitario

- 2 El artículo 59 del Tratado CE (actualmente artículo 49 CE, tras su modificación) establecía en su párrafo primero:

«En el marco de las disposiciones siguientes, las restricciones a la libre prestación de servicios dentro de la Comunidad serán progresivamente suprimidas, durante el período transitorio, para los nacionales de los Estados miembros establecidos en un país de la Comunidad que no sea el del destinatario de la prestación.»

3 El artículo 62 del Tratado CE (derogado por el Tratado de Ámsterdam) disponía:

«Los Estados miembros no introducirán nuevas restricciones a la libertad efectivamente lograda, en materia de prestación de servicios, en el momento de la entrada en vigor del presente Tratado, salvo lo dispuesto en este último.»

4 El Reglamento nº 3577/92 establece en su artículo 1, apartado 1:

«A partir del 1 de enero de 1993, la libre prestación de servicios de transporte marítimo dentro de un Estado miembro (cabotaje marítimo) se aplicará a los armadores comunitarios que utilicen buques matriculados en un Estado miembro y que naveguen bajo pabellón de dicho Estado miembro, siempre que cumplan todos los requisitos necesarios para poder efectuar servicios de cabotaje en dicho Estado miembro [...].»

5 A tenor del artículo 2 del Reglamento nº 3577/92:

«A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

1) servicios de transporte marítimo dentro de un Estado miembro (cabotaje marítimo), los servicios que se presten normalmente a cambio de una remuneración e incluyan en particular:

a) el cabotaje continental: el transporte por mar de pasajeros o de mercancías entre puertos situados en la parte continental o en el territorio principal de un solo y mismo Estado miembro sin escalas en islas;

[...]

b) el cabotaje insular: el transporte por mar de pasajeros o de mercancías entre:

— puertos situados en la parte continental y en una o más islas de un solo y mismo Estado miembro,

— puertos situados en las islas de un solo y mismo Estado miembro.

[...]»

6 El artículo 4, apartado 1, del Reglamento nº 3577/92 dispone:

«Los Estados miembros podrán celebrar contratos de servicio público o imponer obligaciones de servicio público, como condición para la prestación de servicios de cabotaje, a las compañías marítimas que efectúen servicios regulares con destino u origen en islas y entre islas.

[...]»

7 El artículo 6 del Reglamento nº 3577/92 está redactado como sigue:

«1. Con carácter excepcional, estarán excluidos temporalmente de la aplicación del presente Reglamento los siguientes servicios de transporte marítimo prestados en el Mediterráneo y en las costas de España, Portugal y Francia:

— los servicios de crucero, hasta el 1 de enero de 1995,

- el transporte de mercancías de interés estratégico (petróleo, productos derivados del petróleo y agua potable), hasta el 1 de enero de 1997,

- los servicios efectuados por buques de menos de 650 TB, hasta el 1 de enero de 1998,

- los servicios regulares de pasajeros y de transbordadores, hasta el 1 de enero de 1999.

2. Con carácter excepcional, el cabotaje insular dentro del Mediterráneo y el cabotaje relativo a los archipiélagos de Canarias, Azores y Madeira y Ceuta y Melilla, las islas francesas situadas frente a la costa del Atlántico y los departamentos franceses de Ultramar quedarán temporalmente excluidos de la aplicación del presente Reglamento hasta el 1 de enero de 1999.

3. Por motivos de cohesión socioeconómica, la excepción contemplada en el apartado 2 se prorrogará para Grecia hasta el 1 de enero de 2004, para servicios regulares de pasajeros y de transbordadores, así como para servicios prestados por buques de menos de 650 TB.»

8 El artículo 7 del Reglamento nº 3577/92 establece:

«El artículo 62 del Tratado se aplicará a las materias abarcadas por el presente Reglamento.»

9 A tenor del artículo 9 del Reglamento nº 3577/92:

«Antes de adoptar disposiciones legales, reglamentarias o administrativas en aplicación de lo dispuesto en el presente Reglamento, los Estados miembros consultarán a la Comisión y le comunicarán cualquier medida así adoptada.»

Normativa nacional

- 10 El 9 de abril de 1999, la Comunidad Autónoma de Galicia adoptó la 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 nº 118, de 18 de mayo de 1999, p. 18552; en lo sucesivo, «Ley 4/1999»).
- 11 En virtud del artículo 2, apartados 2 y 3, de dicha Ley, la administración autónoma de Galicia gestionará indirectamente los servicios de transporte marítimo de viajeros en la ría de Vigo mediante una concesión administrativa de veinte años, prorrogable por un plazo máximo de diez años.
- 12 El artículo 3 de la Ley 4/1999 establece que dicha concesión se adjudicará mediante concurso y que se tendrán en cuenta, entre otros criterios, la experiencia demostrable en el transporte de la ría de Vigo, la calidad del servicio, las tarifas, el compromiso de asunción de trabajadores del transporte de la ría con los criterios de antigüedad acreditada y profesionalidad y las garantías de preservación del espacio natural de las islas Cíes.

- 13 El régimen en vigor hasta la adopción de la Ley 4/1999 había sido aprobado mediante Resolución de 11 de junio de 1984, en virtud de la cual la prestación de servicios regulares de transporte marítimo de pasajeros y de mercancías entre Vigo y Cangas y entre Vigo y Moaña quedaba supeditada a la concesión de una autorización por un plazo de diez años prorrogable.

Procedimiento administrativo previo

- 14 Tras haber recibido diversas denuncias y al estimar que la Ley 4/1999 no se ajustaba al Reglamento nº 3577/92, el 19 de julio de 2000 la Comisión envió al Reino de España un escrito de requerimiento, al que éste respondió mediante escrito de 5 de octubre de 2000.
- 15 Dado que las explicaciones que figuran en dicha respuesta no le parecieron satisfactorias, el 7 de mayo de 2001 la Comisión remitió al Reino de España un dictamen motivado en el que le instaba a adoptar las medidas necesarias para atenerse al citado dictamen en un plazo de dos meses a partir de su notificación.
- 16 Al considerar, pese a ello, que las autoridades españolas no habían adoptado las medidas necesarias para atenerse a las obligaciones derivadas del Reglamento nº 3577/92, la Comisión decidió interponer el presente recurso.

Sobre el recurso

Sobre la aplicación del Reglamento nº 3577/92 a los servicios de transporte marítimo en el interior de la ría de Vigo

- 17 Antes de examinar los cuatro motivos invocados por la Comisión y basados en la infracción de los artículos 1, 4, 7 y 9 del Reglamento nº 3577/92, respectivamente, es necesario pronunciarse sobre la alegación del Gobierno español según la cual el recurso carece de fundamento en cualquier caso, ya que el Reglamento no se aplica a los servicios de transporte marítimo en el interior de la ría de Vigo regulados por la Ley 4/1999.

- 18 Según dicho Gobierno, por «cabotaje marítimo» debe entenderse el transporte por mar de mercancías y de pasajeros entre puertos. Pues bien, en su opinión, el transporte marítimo en el interior de la ría de Vigo no es ni transporte por mar ni transporte entre puertos, en el sentido que dichos conceptos revisten en el marco del Reglamento nº 3577/92.

- 19 En primer lugar, en cuanto al concepto de transporte por mar, el Gobierno español sostiene que el legislador comunitario, al regular los transportes marítimos, estaba pensando en el mar exterior y no en las aguas interiores. Según este Gobierno, el mar exterior se corresponde con el mar territorial, tal y como lo definen los Tratados internacionales y, más concretamente, el artículo 8 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de 10 de diciembre de 1982 (en lo sucesivo, «Convenio de Montego Bay»), que lo contrapone a las aguas interiores, es decir, a las aguas situadas en el interior de la línea de base del mar territorial.

- 20 Por otra parte, continúa el citado Gobierno, el Reglamento nº 3577/92 se basa en el principio de que el cabotaje es, al mismo tiempo, un elemento esencial del sistema comunitario de comunicaciones y un instrumento necesario para la realización del mercado interior. Pues bien, en su opinión, a diferencia de la navegación exterior o en el mar territorial, la navegación que discurre íntegramente por aguas interiores tiene un impacto social y económico sumamente limitado que apenas afecta al objetivo de instaurar un mercado interior en el ámbito comunitario.
- 21 En segundo lugar, el Gobierno español alega que la navegación en la ría de Vigo no es una navegación entre puertos, ya que, por un lado, en virtud de la normativa nacional aplicable, toda la ría forma parte de la zona de servicios del puerto de Vigo y, por otro, las islas Cíes no disponen de puerto, sino sólo de un muelle destinado al transbordo de pasajeros y con una limitadísima capacidad de atraque.
- 22 Por último, el citado Gobierno estima que también de la definición de los conceptos de zona marítima y de zona portuaria, que figura en el artículo 2 de la Directiva 98/18/CE del Consejo, de 17 de marzo de 1998, sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje (DO L 144, p. 1), resulta que la zona portuaria comprende todas las aguas de la ría de Vigo. De este modo, es la propia normativa comunitaria la que no considera marítima esta zona.
- 23 Para interpretar una disposición de Derecho comunitario, procede tener en cuenta no sólo su tenor, sino también su contexto y los objetivos perseguidos por la normativa de la que forma parte (sentencia de 7 de junio de 2005, VEMW y otros, C-17/03, Rec. I-4983, apartado 41 y jurisprudencia citada).
- 24 De lo anterior se desprende que, para interpretar la expresión «transporte por mar [...] entre puertos» que figura en las definiciones de cabotaje continental y de cabotaje insular del artículo 2, punto 1, letras a) y c), del Reglamento nº 3577/92, es

preciso tener en cuenta el objetivo de dicho Reglamento, a saber, la aplicación de la libre prestación de servicios al cabotaje marítimo, con las condiciones y excepciones que en él se establecen (véase la sentencia de 20 de febrero de 2001, Analir y otros, C-205/99, Rec. p. I-1271, apartado 19).

25 La equiparación de los conceptos de mar en el sentido del Reglamento nº 3577/92 y de mar territorial en el sentido del Convenio de Montego Bay puede poner en peligro la consecución de dicho objetivo. En efecto, aplicar exclusivamente el citado Reglamento al mar territorial, en el sentido de dicho Convenio, implicaría excluir de la liberalización perseguida por el Reglamento una serie de servicios de transporte marítimo potencialmente importantes, en la medida en que éstos se prestan en el interior de la línea de base del mar territorial que los Estados pueden trazar, con arreglo al citado Convenio, cerrando los puntos naturales de entrada a las bahías.

26 Por otra parte, del Reglamento nº 3577/92 no se desprende que el legislador comunitario haya pretendido restringir su ámbito de aplicación al mar territorial en el sentido del Convenio de Montego Bay.

27 Por tanto, no cabe admitir tal equiparación.

28 También carece de pertinencia la alegación de que la navegación que discurre en una ría como la de Vigo apenas afecta al objetivo de realizar el mercado interior, dado que en el Reglamento nº 3577/92 no figura indicio alguno que permita concluir que su ámbito de aplicación depende del efecto que, en términos económicos o sociales, la navegación en una zona determinada tenga en la realización del mercado interior.

- 29 De lo anterior resulta que los argumentos que invoca el Gobierno español no bastan para demostrar que una ría, es decir, un valle fluvial invadido por el mar, como la de Vigo, no forma parte del mar, en el sentido del Reglamento nº 3577/92.
- 30 Además, tampoco cabe estimar la alegación de que los servicios de transporte marítimo en la ría de Vigo no se efectúan entre puertos, en el sentido del Reglamento nº 3577/92.
- 31 En efecto, a diferencia de la Directiva 98/18, que define, en su artículo 2, letra p), la «zona portuaria» como «una zona que no es zona marítima, según la definen los Estados miembros [...]», el Reglamento nº 3577/92 no remite al Derecho de tales Estados para definir el concepto de puerto.
- 32 Pues bien, de las exigencias tanto de la aplicación uniforme del Derecho comunitario como del principio de igualdad se desprende que el tenor de una disposición de Derecho comunitario que no contenga una remisión expresa al Derecho de los Estados miembros para determinar su sentido y su alcance normalmente debe ser objeto de una interpretación autónoma y uniforme en toda la Comunidad que debe buscarse teniendo en cuenta el contexto de la disposición y el objetivo que la normativa de que se trate pretende alcanzar (sentencia de 26 de mayo de 2005, Stadt Sundern, C-43/04, Rec. p. I-4491, apartado 24 y jurisprudencia citada).
- 33 A este respecto, y habida cuenta del contexto del Reglamento nº 3577/92 y del objetivo que persigue, a saber, la aplicación de la libre prestación de servicios al cabotaje marítimo, el concepto de puerto contemplado por dicho Reglamento comprende infraestructuras, incluso de poca importancia, cuya función sea permitir el embarque y desembarque de mercancías o de personas que han sido transportadas por mar. En consecuencia, la infraestructura de las islas Cíes debe considerarse puerto en el sentido del Reglamento nº 3577/92.

- 34 Además, la interpretación autónoma y uniforme del concepto de puerto que proporciona este Reglamento lleva a considerar que las infraestructuras de las ciudades de Vigo, de Cangas y de Moaña también se corresponden a dicho concepto, ya que cada una de estas ciudades dispone de instalaciones que permiten el embarque y el desembarque de personas y la carga y descarga de mercancías transportadas por mar.
- 35 De todas las consideraciones anteriores resulta que los servicios de transporte marítimo de pasajeros en el interior de la ría de Vigo regulados por la Ley 4/1999 son servicios de transporte por mar entre puertos en el sentido del Reglamento nº 3577/92. Por tanto, dicho Reglamento es aplicable a los citados servicios.

Sobre el primer motivo, basado en la infracción del artículo 1 del Reglamento nº 3577/92

- 36 La Comisión sostiene que la Ley 4/1999 infringe lo dispuesto en el artículo 1 del Reglamento nº 3577/92 desde dos puntos de vista: por una parte, por reservar los servicios de transporte marítimo de pasajeros en la ría de Vigo a una única empresa por medio de una concesión administrativa de veinte años, circunstancia que paraliza el acceso al mercado durante el período de la concesión; por otra parte, por considerar la experiencia demostrable en el transporte en la ría de Vigo un criterio de selección de la empresa concesionaria, criterio que favorece al operador existente y discrimina a los operadores de otros Estados miembros.
- 37 El Gobierno español objeta que el sistema de concesión para el transporte marítimo de pasajeros en la ría de Vigo está justificado por razones imperiosas de interés general en el sentido de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia.

- 38 En primer lugar, dicho Gobierno sostiene que el servicio marítimo con las islas Cíes, que es la única conexión posible con estas islas, debe limitarse por razones ecológicas. Así, normalmente el número de personas autorizadas a visitar las citadas islas está restringido y la única manera razonable de respetar tal restricción es controlar el número de viajeros que embarcan hacia las islas. A ello se añaden las limitadas condiciones del muelle de las islas, que no podría soportar un tráfico marítimo intenso.
- 39 En segundo lugar, en cuanto a la conexión marítima entre las localidades de Vigo, Cangas y Moaña, este medio de transporte, según el Gobierno español, es el más directo, el más sencillo, el más rápido y el más barato. Su eventual supresión tendría graves repercusiones en la ordenación del tráfico en el área geográfica de Vigo y en la península del Morrazo y crearía problemas de presión y de utilización excesiva de las infraestructuras de transporte terrestre. Los servicios relacionados con esta conexión, continúa el Gobierno español, son deficitarios y, por tanto, su viabilidad económica es dudosa o escasa. Por consiguiente, la liberalización total de dichos servicios probablemente ocasionaría, en su opinión, la desaparición de la línea Vigo-Cangas-Moaña o su explotación en condiciones poco satisfactorias de seguridad, regularidad y precio.
- 40 En tercer lugar, el Gobierno español alega que es necesario controlar el tráfico marítimo en la ría de Vigo y limitar su volumen. Se trata de una superficie geográfica delimitada en la que deben coexistir distintas actividades, algunas de las cuales, como el marisqueo a través de bateas o artefactos flotantes, introducen evidentes limitaciones al tráfico marítimo.
- 41 En cuarto lugar, según dicho Gobierno, la duración de la concesión puede justificarse por la necesidad de amortizar las inversiones, que son cuantiosas.

- 42 En último lugar, en cuanto al criterio de selección de la empresa concesionaria relativo a la experiencia demostrable en el transporte marítimo en la ría de Vigo, el Gobierno español afirma que dicho criterio no fue decisivo para adjudicar la concesión ni tampoco supuso que se mantuviera la misma empresa que ya estaba operando en la ría. Además, dicho Gobierno señala en su escrito de dúplica que el mencionado criterio se suprimió mediante Ley de 23 de diciembre de 2003.
- 43 Es preciso recordar que el artículo 1 del Reglamento nº 3577/92 establece claramente el principio de la libre prestación de servicios de cabotaje marítimo dentro de la Comunidad (sentencias Analir y otros, antes citada, apartado 20, y de 21 de octubre de 2004, Comisión/Grecia, C-288/02, Rec. p. I-10071, apartado 29).
- 44 Pues bien, una medida nacional que reserva los servicios de transporte marítimo en la ría de Vigo a una única empresa por medio de una concesión administrativa de veinte años, prorrogable por un plazo de diez años, puede obstaculizar o incluso impedir la prestación de dichos servicios por empresas establecidas en otros Estados miembros y constituye, por tanto, una restricción a la libre prestación de servicios. Lo mismo puede decirse del criterio de selección relativo a la experiencia demostrable en el transporte marítimo en la ría de Vigo (véanse, en este sentido, las sentencias, antes citadas, Analir y otros, apartado 22, y Comisión/Grecia, apartado 30).
- 45 Por lo que se refiere a la admisibilidad de dichas restricciones, procede recordar que la libre prestación de servicios, como principio fundamental del Tratado, sólo puede limitarse mediante normas justificadas por razones imperiosas de interés general y que se apliquen a cualquier persona o empresa que ejerza una actividad en el territorio del Estado miembro de acogida. Además, para que esté justificada de tal modo, la normativa nacional en cuestión deberá ser adecuada para garantizar la realización del objetivo que persigue y no ir más allá de lo necesario para alcanzarlo (sentencias, antes citadas, Analir y otros, apartado 25 y jurisprudencia citada, y Comisión/Grecia, apartado 32). Sin embargo, no ocurre así en el presente caso.

- 46 En efecto, por lo que se refiere a las islas Cíes, como observa acertadamente la Comisión, para adaptar el tráfico con destino a estas islas tanto a las exigencias medioambientales como a las limitadas capacidades del muelle que invoca el Gobierno español, pueden adoptarse medidas menos restrictivas que la citada concesión, como la organización de un sistema de reserva y venta de las entradas disponibles.
- 47 En segundo lugar, en cuanto a las exigencias relacionadas con la ordenación del tráfico en el área geográfica de Vigo y de la península del Morrazo, procede señalar, como observa el Abogado General en el punto 49 de sus conclusiones, que el Gobierno español no ha demostrado que los servicios de transporte de pasajeros entre las riberas de la ría de Vigo, que según los datos que figuran en su escrito de dúplica utilizan 1,3 millones de pasajeros al año, deban ser objeto de una concesión adjudicada a un solo operador por un plazo de veinte años, prorrogable hasta treinta, para evitar que dejen de ser rentables y desaparezcan.
- 48 Por otra parte, dicho Gobierno tampoco ha demostrado que la intensidad del tráfico marítimo en la ría de Vigo ocasione problemas que sólo puedan prevenirse con la adopción de una medida tan restrictiva como la citada concesión ni que, suponiendo que sean necesarias inversiones cuantiosas para mantener las conexiones marítimas de que se trata, éstas sólo puedan amortizarse en un plazo de veinte, o, incluso, treinta años.
- 49 Por último, con respecto al criterio de selección relativo a la experiencia demostrable en el transporte en la ría de Vigo, basta con señalar que el Gobierno español no invoca razones imperiosas que justifiquen la restricción que se desprende de dicho criterio.

- 50 Además, el hecho de que el citado criterio no haya sido decisivo para adjudicar la concesión no es relevante, ya que la declaración del incumplimiento de un Estado miembro no está vinculada al perjuicio que se derive de dicho incumplimiento (sentencia de 5 de marzo de 1998, Comisión/Francia, C-175/97, Rec. p. I-963, apartado 14 y jurisprudencia citada).
- 51 La supresión del citado criterio mediante Ley de 23 de diciembre de 2003, tampoco es relevante. En efecto, la existencia de un incumplimiento debe ser determinada en función de la situación del Estado miembro afectado tal como ésta se presentaba al final del plazo fijado en el dictamen motivado y los cambios ocurridos posteriormente no pueden ser tomados en cuenta por el Tribunal de Justicia (véase la sentencia de 29 de enero de 2004, Comisión/Austria, C-209/02, Rec. p. I-1211, apartado 16 y jurisprudencia citada).
- 52 De lo anterior resulta que el primer motivo está fundado.

Sobre el segundo motivo, basado en la infracción del artículo 4 del Reglamento n° 3577/92

- 53 Según la Comisión, del artículo 4 del Reglamento n° 3577/92 se desprende que un Estado miembro sólo puede celebrar contratos de servicio público con compañías de navegación o imponer obligaciones de servicio público a tales compañías si éstas prestan servicios regulares con destino u origen en islas y entre islas.
- 54 En su opinión, los servicios de transporte en la ría de Vigo no son servicios regulares de transporte con islas o entre islas. Por una parte, los servicios regulares, como las líneas Vigo-Cangas y Vigo-Moaña, no son servicios insulares y, por otra parte, los

servicios con destino a las islas Cíes no son regulares, sino estacionales y de carácter turístico.

- 55 El Gobierno español sostiene, sin embargo, que el artículo 4 del Reglamento nº 3577/92 es aplicable al presente caso.
- 56 Según dicho Gobierno, la posibilidad de celebrar contratos de servicio público relativos a los servicios de transporte marítimo con islas o entre islas o de someterlos a obligaciones de servicio público se basa en que, en tales supuestos, el transporte marítimo constituye, en la zona afectada, el único medio de establecer una conexión entre las islas o entre las islas y el continente. Por tanto, procede aplicar un régimen idéntico o similar al previsto en el artículo 4 del Reglamento nº 3577/92 a las conexiones marítimas en el interior de una ría, ya que las conexiones terrestres que existen resultan mucho más complicadas.
- 57 La Comisión reconoce que efectivamente el artículo 4 puede aplicarse, con carácter excepcional, a servicios de transporte marítimo distintos de las conexiones con islas o entre islas, en concreto, en el caso de una ría o de un fiordo, en el que la comunicación por carretera resulta tan larga o complicada que no constituye una alternativa real a la conexión por mar. No obstante, sostiene que dicha situación excepcional no se presenta en el caso de autos.
- 58 A este respecto, suponiendo que el artículo 4 del Reglamento nº 3577/92 pueda aplicarse, con carácter excepcional, a determinados servicios de transporte marítimo distintos de las conexiones con islas o entre islas, es preciso señalar, como observa el Abogado General en los puntos 43 y 44 de sus conclusiones, que aparte de las conexiones por mar, las ciudades de Vigo, Cangas y Moaña disponen de una red de carreteras que las comunica directamente y permite un fácil acceso a ellas. En estas circunstancias, los servicios regulares de transporte marítimo entre dichas localidades no pueden equipararse en ningún caso a los servicios de transporte marítimo con islas o entre islas.

59 Por lo que se refiere a los servicios de transporte marítimo con destino y origen en las islas Cíes, el Gobierno español no discute que no se trata de servicios regulares.

60 De lo anterior se desprende que el segundo motivo está fundado.

Sobre el tercer motivo, basado en una infracción del artículo 7 del Reglamento nº 3577/92

61 Según la Comisión, el artículo 7 del Reglamento nº 3577/92 prohíbe a los Estados miembros establecer regímenes más restrictivos que el aplicable en la fecha de entrada en vigor del Reglamento, a saber, el 1 de enero de 1993. Pues bien, en su opinión, el régimen existente antes de la adopción de la Ley 4/1999 era menos restrictivo que el que introdujo dicha Ley.

62 En este sentido, es preciso señalar que el artículo 7 del Reglamento nº 3577/92 debe interpretarse a la luz de la disposición que le precede inmediatamente. Mientras que el artículo 6 del citado Reglamento permite a los Estados miembros, en determinados supuestos específicos, mantener las restricciones existentes con posterioridad al 1 de enero de 1993 y durante un período que expira, como muy tarde, el 1 de enero de 2004, el artículo 7 dispone fundamentalmente que los Estados no pueden introducir nuevas restricciones en relación con la situación ya existente. Por consiguiente, las dos disposiciones se complementan y constituyen, en realidad, las dos vertientes de un régimen de liberalización gradual.

- 63 Esta interpretación de los artículos 6 y 7 del Reglamento n° 3577/92 viene respaldada por el hecho de que la derogación por el Tratado de Ámsterdam del artículo 62 del Tratado CE, al que se refería el citado artículo 7, que prohibía a los Estados miembros introducir nuevas restricciones en relación con la prestación de servicios, coincidió con la eliminación, en el texto del artículo 49 CE, párrafo primero, de la referencia a la supresión progresiva, durante el período de transición, de las restricciones a la libre prestación de servicios en el interior de la Comunidad.
- 64 De lo anterior se desprende, como observa el Abogado General en el punto 75 de sus conclusiones, que el artículo 7 del Reglamento n° 3577/92 sólo tiene sentido en el contexto de la liberalización gradual de los servicios que contempla dicho Reglamento.
- 65 En consecuencia, sólo se plantearía la cuestión de si el Reino de España ha incumplido las obligaciones que le incumben en virtud del artículo 7 del Reglamento n° 3577/92 como consecuencia de la adopción de la Ley 4/1999 por la Comunidad Autónoma de Galicia, si entre los supuestos del artículo 6 del mismo Reglamento se hubieran incluido los servicios de transporte marítimo en la ría de Vigo en la fecha de expiración del plazo fijado en el dictamen motivado.
- 66 Al no darse esta circunstancia, el tercer motivo debe desestimarse por infundado.

Sobre el cuarto motivo, basado en una infracción del artículo 9 del Reglamento n° 3577/92

- 67 La Comisión alega que antes de adoptar la Ley 4/1999 no se presentó consulta alguna en relación con ella, en contra de la obligación prevista en el artículo 9 del Reglamento n° 3577/92.

68 A este respecto, procede responder que, a tenor de dicho artículo 9, «antes de adoptar disposiciones legales, reglamentarias o administrativas en aplicación [del] Reglamento, los Estados miembros consultarán a la Comisión».

69 Dado que la Ley 4/1999 es una disposición de este tipo y que el Gobierno español no discute que no se consultó a la Comisión en relación con ella, el cuarto motivo está fundado.

70 De todas las consideraciones anteriores resulta que el Reino de España, por mantener en vigor una normativa:

- que permite conceder los servicios de transporte marítimo de pasajeros en la ría de Vigo a un único operador durante un período de veinte años y que incluye como criterio de adjudicación de dicha concesión la experiencia de transporte en la citada ría;

- que permite someter a obligaciones de servicio público los servicios de transporte estacionales con las islas o los servicios de transporte regulares entre puertos continentales;

- que nunca fue objeto de consulta con la Comisión antes de su aprobación,

ha infringido los artículos 1, 4 y 9 del Reglamento nº 3577/92 y ha incumplido las obligaciones que le incumben en virtud del citado Reglamento.

Costas

- 71 A tenor del artículo 69, apartado 2, del Reglamento de Procedimiento, la parte que pierda el proceso será condenada en costas, si así lo hubiera solicitado la otra parte. Puesto que la Comisión ha pedido que se condene en costas al Reino de España y han sido desestimados los motivos formulados por este último, procede condenarlo en costas.

En virtud de todo lo expuesto, el Tribunal de Justicia (Sala Segunda) decide:

1) Declarar que el Reino de España, por mantener en vigor una normativa:

- que permite conceder los servicios de transporte marítimo de pasajeros en la ría de Vigo a un único operador durante un período de veinte años y que incluye como criterio de adjudicación de dicha concesión la experiencia de transporte en la citada ría;**

- que permite someter a obligaciones de servicio público los servicios de transporte estacionales con las islas o los servicios de transporte regulares entre puertos continentales;**

- que nunca fue objeto de consulta con la Comisión de las Comunidades Europeas antes de su aprobación,**

ha infringido los artículos 1, 4 y 9 del Reglamento (CEE) n° 3577/92 del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, por el se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados

miembros (cabotaje marítimo), y ha incumplido las obligaciones que le incumben en virtud del citado Reglamento.

2) Desestimar el recurso en todo lo demás.

3) Condenar en costas al Reino de España.

Firmas