CONCLUSÕES DO ADVOGADO-GERAL F. G. JACOBS

apresentadas em 30 de Março de 2000 *

1. Neste processo, a Comissão pede ao Tribunal de Justiça que declare que, ao não alterar no que respeita aos armadores comunitários abrangidos pelo artigo 1.°, n.° 1, do Regulamento (CEE) n.° 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) [1], o artigo 257.°, n.° 1, do código aduaneiro francês, a República Francesa não cumpriu as obrigações que lhe incumbem por força do referido regulamento.

2. O artigo 1.°, n.° 1, do regulamento tem a seguinte redacção:

«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, incluindo os navios registados no Euros, logo que este registo seja aprovado pelo Conselho.»

3. O artigo 6.° do mesmo regulamento contém certas derrogações relativas à República Francesa, formuladas do seguinte modo:

«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,

* Língua original: inglês.

1 — JO L 364, p. 7.

— 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. ...»

4. A legislação francesa em matéria de cabotagem marítima consta do código aduaneiro francês de 11 de Maio de 1977. O artigo 257.°, n.° 1, do código prevê que os transportes efectuados entre os portos da França metropolitana são reservados aos navios arvorando pavilhão francês. Todavia, o ministro encarregado da Marinha Mercante pode autorizar um navio estrangeiro a assegurar um transporte determinado.

5. O Governo francês não contesta que a redacção actual do código aduaneiro não é conforme ao regulamento, e que o projecto de lei de alteração do código ainda não foi votado. Todavia, as autoridades francesas invocam duas medidas. Trata-se, em primeiro lugar, de uma circular (Circular n.° 93-S-030, de 19 de Março de 1993, que retoma o conteúdo do regulamento, publicada no *Bulletin officiel des douanes* n.° 1139, da mesma data. Em seguida, foi aditada ao texto do artigo 257.° do código uma nota de pé de página que faz referência ao regulamento com o seu título integral (limitando-se a tal).

6. A Comissão responde que nem a circular nem a nota de pé de página são susceptíveis de sanar o incumprimento que consiste na não alteração do código. Subscrevo esta posição. Só a alteração da legislação controvertida pode fazer cessar o incumprimento. Como o Tribunal de Justiça declarou, a incompatibilidade da legislação

nacional com as disposições do Tratado, mesmo directamente aplicáveis, só pode ser definitivamente eliminada através de normas internas de carácter coercivo com o mesmo valor jurídico que as que devem ser modificadas [2]. É evidente que a circular não pode suprir a não alteração do código.

7. No que respeita à nota de pé de página inserida no artigo 257.° do código, que faz referência ao regulamento, é manifestamente insuficiente, em minha opinião, já que o artigo é pura e simplesmente incompatível com o regulamento. Como o Tribunal de Justiça declarou, «os princípios da segurança jurídica e da protecção dos particulares exigem que, nos domínios abrangidos pelo direito comunitário, as normas jurídicas dos Estados-Membros sejam formuladas de maneira inequívoca que permita aos interessados conhecer os seus direitos e deveres de forma clara e precisa e aos órgãos jurisdicionais nacionais assegurar o seu respeito» [3]. É claro que as disposições do código não satisfazem estas condições.

2 — Acórdão de 15 de Outubro de 1986, Comissão/Itália (168/85, Colect., p. 2945, n.° 13).

3 — Acórdão de 21 de Junho de 1988, Comissão/Itália (257/86, Colect., p. 3249, n.° 12).

Conclusão

8. Por esta razão, penso que o Tribunal deve:

«1) declarar que, ao não alterar o artigo 257.°, n.° 1, do código aduaneiro francês de 11 de Maio de 1977 no que se refere aos armadores comunitários abrangidos pelo artigo 1.°, n.° 1, do Regulamento (CEE) n.° 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), a República Francesa não cumpriu as obrigações que lhe incumbem por força do referido regulamento;

2) condenar a República Francesa nas despesas».