ACÓRDÃO DO TRIBUNAL (Segunda Secção)
13 de Dezembro de 1989 *

No processo C-49/89,

que tem por objecto um pedido dirigido ao Tribunal, ao abrigo do artigo 177.° do Tratado CEE, pela Cour de cassation da República Francesa e destinado a obter, no litígio pendente nesse órgão jurisdicional entre

Corsica Ferries (France), sociedade de direito francês, com sede social em Bastia,

e

Direction générale des douanes françaises,

uma decisão a título prejudicial sobre a interpretação dos artigos 59.°, 62.° e 84.° do Tratado CEE,

O TRIBUNAL (Segunda Secção),

constituído pelos Srs. F. A. Schockweiler, presidente de secção, G. F. Mancini e T. F. O'Higgins, juízes,

advogado-geral: C. O. Lenz
secretária: B. Pastor, administradora

considerando as observações apresentadas:

— em representação da sociedade Corsica Ferries (France), recorrente em cassação, por Thouvenin, advogado em Paris, e Scapel, advogado em Marselha,

— em representação do Governo da República Francesa, por Claude Chavance, adido principal de administração central na Direcção dos Serviços Jurídicos no Ministério dos Negócios Estrangeiros,

* Língua do processo: francês.

— em representação das Comunidades Europeias, pelo seu consultor jurídico, Jean Amphoux,

visto o relatório para audiência e após a realização desta em 12 de Outubro de 1989,

ouvidas as conclusões do advogado-geral apresentadas na audiência de 8 de Novembro de 1989,

profere o presente

Acórdão

1 Por acórdão de 17 de Janeiro de 1989, entrado no Tribunal a 23 de Fevereiro seguinte, a Cour de cassation francesa colocou, ao abrigo do artigo 177.° do Tratado CEE, uma questão prejudicial relativa à interpretação do Tratado CEE, especialmente dos artigos 59.°, 62.° e 84.°

2 Esta questão foi suscitada no âmbito de um litígio que opõe a sociedade Corsica Ferries (France) (adiante «sociedade Corsica Ferries») à direction générale des douanes quanto às taxas cobradas em 1981 e 1982, a cargo do armador, sobre os passageiros que desembarcaram, embarcaram ou efectuaram transbordos nos portos corsos.

3 Relativamente a estes portos, o artigo R.212-20 do code des ports maritimes francês, com a redacção resultante de um decreto de 12 de Maio de 1981, institui uma taxa sobre todos os passageiros com destino a um porto da Córsega, da França metropolitana ou da Sardenha e uma taxa de valor idêntico sobre todos os passageiros procedentes ou com destino a um porto situado na Europa ou na África do Norte.

4 Segundo a sociedade Corsica Ferries, este texto é contrário aos artigos 59.° e seguintes do Tratado CEE na medida em que institui uma discriminação entre os navios que asseguram ligações entre a Córsega e os portos da França continental, que só estão sujeitos ao pagamento da taxa sobre os passageiros à partida do porto corso, e os navios, como os da Corsica Ferries, que efectuam trajectos entre a Córsega e portos situados noutro Estado, e que estão sujeitos à tributação à chegada e à partida do porto corso.

5 Considerando que o litígio exige a interpretação de determinadas disposições do Tratado CEE, a Cour de cassation francesa suspendeu a instância até que o Tribunal de Justiça se pronuncie, a título prejudicial, sobre a seguinte questão:

«O Tratado de Roma, e nomeadamente os seus artigos 59.°, 62.° e 84.°, deve ser interpretado no sentido de que um Estado-membro está autorizado a cobrar, aquando da utilização por um navio de instalações portuárias situadas no seu território insular, quando os passageiros procedem de portos situados noutro Estado-membro ou se dirigem para estes, taxas aquando do desembarque e do embarque dos passageiros, ao passo que no caso de um transporte entre dois portos situados no território nacional essas taxas só são cobradas em relação ao embarque à partida do porto insular?»

6 Para mais ampla exposição dos factos do processo principal, da tramitação processual e das observações escritas apresentadas ao Tribunal, remete-se para o relatório para audiência. Estes elementos do processo só serão a seguir retomados na medida em que tal seja necessário à fundamentação da decisão do Tribunal.

7 A fim de responder à questão colocada pela Cour de cassation francesa convém, em primeiro lugar, assinalar que a regulamentação francesa em causa no processo principal é susceptível de constituir uma restrição à livre prestação de serviços no interior da Comunidade, nos termos do primeiro parágrafo do artigo 59.° do Tratado CEE, na medida em que introduz uma discriminação entre o prestador de serviços que efectua transportes entre um porto situado no território nacional e um porto situado noutro Estado-membro da Comunidade e o que efectua transportes entre dois portos situados no território nacional.

8 Com efeito, como já foi decidido várias vezes pelo Tribunal, os artigos do Tratado CEE relativos à livre circulação das mercadorias, das pessoas, dos serviços e dos capitais constituem disposições fundamentais para a Comunidade sendo proibido todo e qualquer entrave, ainda que de somenos importância, a esta liberdade.

9 No domínio da livre prestação de serviços, tal entrave pode resultar, nomeadamente, como decidido pelo Tribunal no acórdão de 6 de Julho de 1988, Ledoux (127/86, Colect., p. 3741), de medidas fiscais nacionais que afectem o exercício, pelo operador económico, desta liberdade.

10 Embora o artigo 59.°, que assegura a livre prestação de serviços no interior da Comunidade, seja de aplicação directa e incondicional desde o termo do período de transição previsto no artigo 8.° do Tratado, deve todavia observar-se que, por força do n.° 1 do artigo 61.° do Tratado, a livre circulação de serviços em matéria de transportes é regulada pelas disposições do título relativo aos transportes (ver acórdãos de 30 de Abril de 1986, Asjes, 209/84, 210/84, 211/84, 212/84, 213/84, Colect., p. 1457, e de 13 de Julho de 1989, Lambregts, n.os 8 e 9, 4/88, Colect., p. 2583).

11 Daqui resulta, tal como já foi decidido pelo Tribunal no acórdão de 30 de Abril de 1986 (atrás referido, n.° 37), que no sector dos transportes o objectivo fixado pelo artigo 59.° do Tratado e que consiste em eliminar, durante o período de transição, as restrições à livre prestação de serviços devia ter sido alcançado no âmbito da política comum definida nos artigos 74.° e 75.° do Tratado.

12 No que diz respeito, mais especificamente, aos transportes marítimos, o n.° 2 do artigo 84.° do Tratado prevê que o Conselho pode decidir se, em que medida e por que processo, podem ser adoptadas para este tipo de transporte disposições adequadas.

13 Ora, é conveniente declarar que foi apenas através do Regulamento (CEE) n.° 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 entre Estados-membros e países terceiros (JO L 378, p. 1), entrado em vigor em

1 de Janeiro de 1987, que o Conselho adoptou, com base no n.° 2 do artigo 84.° do Tratado, as medidas necessárias à realização da livre prestação de serviços no sector dos transportes marítimos entre Estados-membros.

14 Deve, assim, concluir-se que, durante os anos de 1981 e 1982, período em causa no processo principal, a livre prestação de serviços no sector dos transportes marítimos ainda não estava realizada e consequentemente os Estados-membros podiam aplicar disposições do tipo das que estão em causa no processo principal.

15 Esta conclusão não é afectada pelo facto de esta regulamentação ter sido reintroduzida no code des ports maritimes francês em 1981, após ter sido suprimida em 1969. Com efeito, o artigo 62.° do Tratado que proíbe aos Estados-membros a introdução de novas restrições à liberdade efectivamente atingida, no que diz respeito à prestação de serviços, à data de entrada em vigor do Tratado, não é aplicável, tendo em conta o n.° 1 do artigo 61.° do mesmo Tratado.

16 Deve, pois, responder-se à questão colocada pela Cour de cassation francesa que o Tratado CEE, em especial os seus artigos 59.°, 61.°, 62.° e 84.°, não constituía obstáculo, antes da entrada em vigor do Regulamento (CEE) n.° 4055/86 do Conselho, a que um Estado-membro cobrasse, aquando da utilização por um navio de instalações portuárias situadas no seu território insular, quando os passageiros procediam de portos situados noutro Estado-membro ou se dirigiam para estes, taxas aquando do desembarque e do embarque dos passageiros, ao passo que, no caso de um transporte entre dois portos situados no território nacional, essas taxas só eram cobradas em relação ao embarque à partida do porto insular.

Quanto às despesas

17 As despesas efectuadas pelo Governo da República Francesa e pela Comissão das Comunidades Europeias, que apresentaram observações ao Tribunal, não são reembolsáveis. Revestindo o processo quanto às partes na causa principal a natureza de incidente suscitado perante o órgão jurisdicional nacional compete a este decidir quanto às despesas.

Pelos fundamentos expostos,

O TRIBUNAL (Segunda Secção),

pronunciando-se sobre a questão que lhe foi submetida pela Cour de cassation francesa, por acórdão de 17 de Janeiro de 1989, declara:

O Tratado CEE, em especial os seus artigos 59.°, 61.°, 62.° e 84.°, não constituía obstáculo, antes da entrada em vigor do Regulamento (CEE) n.° 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 entre Estados-membros e países terceiros, a que um Estado-membro cobrasse, aquando da utilização por um navio de instalações portuárias situadas no seu território insular, quando os passageiros procediam de portos situados noutro Estado-membro ou se dirigiam para estes, taxas aquando do desembarque e do embarque dos passageiros, ao passo que, no caso de um transporte entre dois portos situados no território nacional, essas taxas só eram cobradas em relação ao embarque à partida do porto insular.

Schockweiler Mancini O'Higgins

Proferido em audiência pública no Luxemburgo, a 13 de Dezembro de 1989.

O secretário

J.-G. Giraud

O presidente da Segunda Secção

F. A. Schockweiler