RELATÓRIO PARA AUDIÊNCIA
apresentado no processo C-49/89 *

I — Factos e tramitação processual

1. O code des ports maritimes francês prevê, no seu artigo L.211-1, que pode ser cobrada uma taxa portuária nos portos marítimos em razão das operações comerciais ou de estadia dos navios aí efectuadas. No que diz respeito aos navios comerciais, o artigo L.211-2 institui uma taxa sobre os passageiros desembarcados, embarcados ou transbordados, taxa que está a cargo do armador.

Para os portos marítimos da Córsega, o artigo R.212-20 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.

O regime de tributação única de que beneficiava o tráfego entre a Córsega e a Itália a partir da adopção de um decreto de 27 de Janeiro de 1969 foi revogado por um decreto de 12 de Maio de 1981 que voltava a colocar as ligações entre a Córsega e a Itália, com excepção da Sardenha, sob o regime geral do tráfego internacional com a cobrança de taxas à partida de um porto corso e à chegada a esse porto.

2. A sociedade Corsica Ferries France (adiante «sociedade Corsica Ferries»), que explora três navios entre a Córsega e certos portos italianos, intentou uma acção contra a administration des douanes para restituição das taxas cobradas, alegando que a regulamentação francesa institui uma discriminação entre os navios que asseguram ligações entre a Córsega e os portos da França continental, que só devem pagar a taxa sobre os passageiros à partida do porto corso, e os navios que efectuam trajectos entre a Córsega e os portos situados nos estados da CEE que não a França, sujeitos à tributação à chegada e à partida.

3. Após não ter visto satisfeitas as suas pretensões pelo tribunal de grande instance e pela cour d'appel de Bastia, a sociedade Corsica Ferries interpôs recurso de cassação.

4. Considerando que o litígio implica uma interpretação de certos artigos do Tratado CEE a Cour de cassation francesa decidiu, por acórdão de 17 de Janeiro de 1989, nos termos do artigo 177.° do Tratado CEE, suspender 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?»

* Língua do processo: francês.

5. O acórdão da Cour de cassation foi registado na Secretaria do Tribunal em 23 de Fevereiro de 1989.

6. De acordo com o artigo 20.° do Protocolo relativo ao Estatuto do Tribunal de Justiça da Comunidade Económica Europeia foram apresentadas observações escritas, em 12 de Maio de 1989 pela Comissão das Comunidades Europeias, representada pelo seu consultor jurídico, Jean Amphoux, e em 22 de Maio de 1989 pela sociedade Corsica Ferries, recorrente em cassação, representada por Thouvenin, advogado em Paris, e Scapel, advogado em Marselha.

7. Com base no relatório do juiz relator e ouvido o advogado-geral, o Tribunal decidiu iniciar a fase oral do processo sem instrução prévia.

8. Por decisão de 21 de Junho de 1989, o Tribunal, em aplicação dos n.os 1 e 2 do artigo 95.° do Regulamento Processual, decidiu remeter o processo à Segunda Secção.

II — Observações escritas apresentadas perante o Tribunal

1. A *sociedade Corsica Ferries*, recorrente em cassação, alega que, sob a legislação francesa em vigor de 1969 a 1981, os navios que efectuassem uma ligação entre a Itália e a Córsega não sofriam qualquer discriminação relativamente aos que circulavam entre a França continental e a Córsega. Só em 1981 é que as autoridades francesas introduziram a actual regulamentação discriminatória que se aplica, aliás, em todos os portos marítimos franceses.

O artigo 84.° do Tratado CEE exclui os transportes marítimos das regras da política comum em matéria de transportes, que são objecto do título IV da segunda parte do Tratado. Coloca-se, assim, a questão da aplicação a este tipo de transportes, das disposições do Tratado relativas à livre prestação de serviços, constantes dos artigos 59.° a 66.° do título III do Tratado.

Mesmo que estas disposições não sejam directamente aplicáveis, os princípios gerais do Tratado opõem-se a uma regulamentação do tipo da regulamentação francesa em causa.

Quanto à livre prestação de serviços

O n.° 1 do artigo 61.° do Tratado CEE prevê que a livre prestação de serviços em matéria de transportes é regulada pelas disposições do título relativo aos transportes. É preciso saber se este texto, conjugado com o do artigo 84.°, se opõe à aplicação das regras gerais do Tratado relativas aos serviços a regulamentações nacionais em matéria de transportes marítimos. Uma resposta afirmativa pode deduzir-se do acórdão do Tribunal de 4 de Abril de 1974, Comissão/França (167/73, Recueil, p. 359), em que o Tribunal admitiu que se, por força do n.° 2 do artigo 84.° do Tratado, os transportes marítimos e aéreos não estão, enquanto o Conselho não tiver decidido de outro modo, sujeitos às regras do título IV da segunda parte do Tratado relativa à política comum dos transportes continuam, como os outros modos de transporte, sujeitos às regras gerais do Tratado. No referido acórdão, o Tribunal aplicou aos transportes marítimos os artigos 48.° a 51.° do Tratado; nos acórdãos de 12 de Outubro de 1978, Comissão/ /Bélgica (156/77, Recueil, p. 1881), e de 30

de Abril de 1986, Asjes (209 a 213/84, Colect., p. 1457) aplicou ao domínio dos transportes as disposições do Tratado em matéria de auxílios públicos e de concorrência.

O 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), consagra, no seu artigo 1.°, a aplicação do princípio da livre circulação dos serviços em matéria de transportes marítimos. Ora, a regulamentação francesa infringe o princípio de não discriminação inerente à livre circulação de serviços.

Nos termos do artigo 62.° do Tratado CEE, os Estados-membros comprometem-se a não introduzir quaisquer novas restrições à liberdade efectivamente alcançada em matéria de prestações de serviços. Ora, ao passo que a regulamentação francesa em vigor em 1969 assegurava a igualdade de tratamento entre os navios que efectuam um trajecto entre a França continental e a Córsega e os navios que circulam entre a Itália e a Córsega, a regulamentação adoptada em 1981 introduziu um tratamento discriminatório. Não se pode invocar o facto de em 1 de Janeiro de 1958, data de entrada em vigor do Tratado CEE, existir igualmente esse tratamento discriminatório e de a regulamentação de 1981 não ser uma restrição nova relativamente à situação existente em 1958. Com efeito, o artigo 62.°, ao impor uma obrigação de *standstill* implica, em relação ao Estado, não só a proibição de estabelecer novas restrições à liberdade alcançada aquando da entrada em vigor do Tratado, mas também a de restabelecer restrições suprimidas durante o período de transição.

Quanto aos princípios gerais do Tratado

Embora inscrito no artigo 59.° do Tratado relativo à livre prestação de serviços o princípio de não discriminação constitui simultaneamente um princípio fundamental do direito comunitário, indispensável ao estabelecimento de um mercado comum. Ora, os transportes marítimos estão sujeitos aos princípios gerais do Tratado. Não só são proibidas as discriminações em razão da nacionalidade, visadas mais especialmente no artigo 7.° do Tratado, mas todo e qualquer tipo de discriminação assente na localização de uma actividade económica e que constitua um obstáculo ao estabelecimento de um espaço económico unificado. Assim, o Tribunal condenou, em matéria de segurança social, diferenças de prestações consoante o segurado se encontre ou não no Estado do segurador (acórdão de 19 de Março de 1964, Unger, 75/64, Recueil, p. 347); condenou igualmente, em matéria de livre prestação de serviços, discriminações ligadas não à nacionalidade mas ao local de residência (acórdão de 3 de Dezembro de 1974, Van Binsbergen, 33/74, Recueil, p. 1299). No acórdão de 15 de Janeiro de 1986, Pinna (541/84, Colect., p. 17) o Tribunal declarou inválidas determinadas disposições do Regulamento (CEE) n.° 1408/71 que excluíam a concessão de prestações familiares francesas a trabalhadores sujeitos à legislação francesa, em relação aos membros da família residentes no território de outro Estado, tendo, assim, consagrado implicitamente o princípio de não discriminação geográfica.

O argumento de que os exploradores de navios, obrigados ao pagamento da taxa, a podem repercutir no preço de venda facturado aos passageiros não é pertinente. Por um lado, a recorrente no processo principal tomou a seu cargo as taxas em litígio; por outro, o Tratado proíbe não só as dicriminações relativas aos prestadores de serviços,

mas também as que visam os beneficiários destes serviços.

Nestes termos, a sociedade Corsica Ferries propõe que à questão colocada se responda do seguinte modo:

«O Tratado opõe-se a que um Estado-membro cobre, aquando da utilização, por um navio, de instalações portuárias situadas no seu território, taxas calculadas com base no número de passageiros desembarcados e embarcados, quando este navio efectua uma ligação com um porto sito num outro Estado-membro, ao passo que, no caso de um transporte entre dois portos situados no seu território, este Estado cobra taxas calculadas apenas com base no número de passageiros embarcados.»

2. A *Comissão* considera que a análise do alcance das disposições nacionais em causa, face às regras do direito comunitário, põe em evidência o seu carácter discriminatório. A discriminação não existe em razão da nacionalidade dos passageiros nem em razão do pavilhão do navio nem em razão da nacionalidade do armador ou do Estado-membro em que ele está estabelecido. Esta discriminação é, no entanto, susceptível de pôr em causa a livre prestação de serviços no domínio dos transportes marítimos de passageiros. Com efeito, a legislação francesa, ao tributar os serviços intracomunitários com um elemento transfronteiriço, com um encargo financeiro superior ao que onera os serviços estritamente nacionais, tem efeito equivalente ao de um encargo de efeito equivalente a um direito aduaneiro no âmbito do comércio intracomunitário de mercadorias. Trata-se de uma discriminação que deve ser eliminada, abstraindo da gravidade dos seus efeitos.

A jurisprudência do Tribunal relativa à livre circulação de mercadorias, ao proibir toda e qualquer medida que incida sobre as exportações ou importações especificamente em razão da passagem da fronteira, estabeleceu princípios que se aplicam igualmente em matéria de livre prestação de serviços.

A proibição das restrições às liberdades fundamentais do Tratado aplica-se independentemente da qualificação destas medidas segundo o direito nacional. No acórdão de 21 de Setembro de 1988, Van Eycke (267/86, Colect., p. 4769), o Tribunal admitiu, é certo, que os artigos 95.° a 97.° do Tratado só dizem respeito às taxas e impostos que incidem sobre as mercadorias. No entanto, as discriminações fiscais que afectam a livre circulação de pessoas ou de serviços devem igualmente poder ser apreciadas com base nas disposições do Tratado relativas a estas liberdades. Além disso, nos acórdãos de 28 de Janeiro de 1986, Comissão/França (270/83, Colect., p. 273) e de 6 de Julho de 1988, Ministério Público/Ledoux (127/86, Colect., p. 3741), o Tribunal admitiu que a natureza fiscal de uma medida não a faz escapar às proibições decorrentes das regras relativas à livre circulação de pessoas ou de serviços.

No entanto, coloca-se ainda no presente processo a questão da sujeição dos transportes às regras gerais do Tratado, tendo em conta, nomeadamente, o artigo 84.° No acórdão de 4 de Abril de 1974, já referido, o Tribunal reconheceu que os transportes marítimos e aéreos estão sujeitos às regras gerais do Tratado. No acórdão de 30 de Abril de 1986, já referido, aplicou aos transportes aéreos as regras de concorrência do Tratado. Esta sujeição dos transportes às regras gerais do Tratado só se aplica sob reserva de estipulações expressas contrárias do Tratado. Ora, tal derrogação expressa é

prevista no n.° 1 do artigo 61.° que o Tribunal interpretou no referido acórdão de 30 de Abril de 1986 no sentido de que a livre circulação de serviços em matéria de transportes não é regulada pelas disposições do capítulo relativo à livre prestação de serviços, mas pelas do título relativo à política comum dos transportes. A implementação efectiva desta política está subordinada à adopção de actos fundamentados no n.° 2 do artigo 84.° do Tratado.

Neste quadro, o Regulamento (CEE) n.° 4055/86, que aplica o princípio da livre prestação de serviços aos transportes marítimos entre Estados-membros e entre Estados-membros e países terceiros, veio prever a aplicação, aos transportes marítimos, da livre prestação de serviços.

Com base na legislação comunitária actual, uma discriminação do tipo da aplicada em França seria contrária ao direito comunitário. Os factos submetidos à apreciação da Cour de cassation são, no entanto, anteriores ao Regulamento (CEE) n.° 4055/86 e as regras do Tratado relativas à livre prestação de serviços não eram, nesse momento, aplicáveis aos transportes marítimos.

Nestas condições a Comissão propõe que se responda do seguinte modo à questão colocada:

«As disposições do Tratado CEE devem ser interpretadas no sentido de que não se opõem, antes da entrada em vigor do Regulamento (CEE) n.° 4055/86, 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 aqueles, 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.»

III — Audiência

O *Governo da República Francesa*, que não tinha apresentado observações escritas, alegou em primeiro lugar que se estava na presença de duas categorias diferentes de tráfego marítimo, ou seja, o tráfego nacional e o tráfego internacional. Tratando-se de duas categorias jurídicas diferentes, justificar-se-ia uma diferença do regime de tributação.

O princípio da livre prestação de serviços só seria aplicável aos transportes marítimos a partir de 1 de Janeiro de 1987, data de entrada em vigor do Regulamento (CEE) n.° 4055/86. Por outro lado, este regulamento aplicar-se-ia, segundo o seu artigo 1.°, aos transportes intracomunitários e ao tráfego com países terceiros e, na pendência de uma regulamentação relativa aos transportes marítimos no interior dos Estados-membros, poder-se-ia aplicar ao tráfego marítimo nacional uma regulamentação específica.

F. A. Schockweiler
Juiz relator