ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Sexta Secção)

14 de Novembro de 2002 *

No processo C-435/00,

que tem por objecto um pedido dirigido ao Tribunal de Justiça, nos termos do artigo 234.° CE, pelo Dioikitiko Protodikeio Rodou (Grécia), destinado a obter, no litígio pendente neste órgão jurisdicional entre

Geha Naftiliaki EPE,

Total Scope NE,

Stavros Georgios,

Afoi Charalambis OE,

Anastasios Charalambis,

Nicolaos Sarlis,

Dimitrios Kattidenios,

Antonios Charalambis,

Vassileios Dimitracopoulos

e

NPDD Limeniko Tameio DOD/SOU,

Elliniko Dimosio,

* Língua do processo: grego.

uma decisão a título prejudicial sobre a interpretação do artigo 1.° 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),

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Sexta Secção),

composto por: J.-P. Puissochet (relator), presidente de secção, C. Gulmann, F. Macken, N. Colneric e J. N. Cunha Rodrigues, juízes,

advogado-geral: S. Alber,

secretário: R. Grass,

vistas as observações escritas apresentadas:

— em representação de Geha Naftiliaki EPE, Total Scope NE, S. Georgios, Afoi Charalambis OE, Anastasios Charalambis e N. Sarlis, por E. Bakaloumas, dikigoros,

— em representação do NPDD Limeniko Tameio DOD/SOU, por I. Stamoulis, dikigoros,

— em representação da Comissão das Comunidades Europeias, por M. Patakia e B. Mongin, na qualidade de agentes,

visto o relatório do juiz-relator,

ouvidas as conclusões do advogado-geral apresentadas na audiência de 9 de Julho de 2002,

profere o presente

Acórdão

1 Por despacho de 10 de Julho de 2000, que deu entrada no Tribunal de Justiça no dia 27 de Novembro seguinte, o Dioikitiko Protodikeio Rodou (tribunal administrativo de primeira instância de Rodes) submeteu, nos termos do artigo 234.° CE, três questões prejudiciais sobre a interpretação do artigo 1.° 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).

2 Estas questões foram submetidas no âmbito de um processo que opõe a Geha Naftiliaki EPE, a Total Scope NE, S. Georgios, Afoi Charalambis OE, Anastasios Charalambis, N. Sarlis, D. Kattidenios, Antonios Charalambis e V. Dimitracopoulos à NPDD Limeniko Tameio DOD/SOU (a seguir «caixa portuária do Dodecaneso») e ao Elliniko Dimosio (Estado grego). Respeitam à fixação pela legislação helénica de taxas portuárias mais elevadas para passageiros com destino a portos de países terceiros.

Enquadramento jurídico

Regulamentação comunitária

3 O Regulamento n.º 4055/86 dispõe:

«*Artigo 1.º*

1. A liberdade de prestação de serviços de transporte marítimo entre Estados-Membros e entre Estados-Membros e países terceiros será aplicável aos nacionais dos Estados-Membros estabelecidos num Estado-Membro que não seja o do destinatário dos serviços.

2. As disposições do presente regulamento aplicam-se igualmente aos nacionais dos Estados-Membros estabelecidos fora da Comunidade e às companhias marítimas estabelecidas fora da Comunidade e controladas por nacionais de um Estado-Membro, se os seus navios estiverem matriculados nesse Estado-Membro de acordo com a respectiva legislação.

[...]

4. Para efeitos do presente regulamento, consideram-se serviços de transporte marítimo entre Estados-Membros e entre Estados-Membros e países terceiros, se forem normalmente prestados contra remuneração:

a) *Os transportes intracomunitários:*

transporte por mar de passageiros ou mercadorias entre um porto de um Estado-Membro e um porto ou instalação *off-shore* de outro Estado-Membro;

b) *O tráfego com países terceiros:*

transporte por mar de passageiros ou mercadorias entre os portos de um Estado-Membro e portos ou instalações *off-shore* de um país terceiro.

[...]

Artigo 6.º

1. Se os nacionais ou as companhias marítimas de um Estado-Membro, definidas nos termos dos n.os 1 e 2 do artigo 1.º, estiverem confrontados ou correrem o risco de vir a estar confrontados com uma situação em que não tenham

oportunidade efectiva de fazer regularmente o comércio para/e de um determinado país terceiro, o Estado-Membro em causa deverá informar desse facto, o mais rapidamente possível, os outros Estados-Membros e a Comissão.

[...]

Artigo 7.º

O Conselho, deliberando nos termos do disposto no Tratado, pode tornar as disposições do presente regulamento extensivas a prestadores de serviços de transportes marítimos nacionais de países terceiros e estabelecidos na Comunidade.

[...]

Artigo 9.º

Enquanto não forem suprimidas as restrições à livre prestação de serviços, cada Estado-Membro aplicá-las-á sem distinção de nacionalidade ou de residência a todos os prestadores de serviços referidos nos n.os 1 e 2 do artigo 1.º

[...]

Artigo 12.º

O presente regulamento entrará em vigor no dia seguinte à sua publicação no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*.»

Regulamentação nacional

4 O artigo 6.º da Lei n.º 2399/1996 (FEK A' 90), na versão em vigor na altura em que foram praticados os actos controvertidos no âmbito do processo principal (a seguir «Lei n.º 2399/1996»), dispõe:

«1. Por cada passageiro embarcado num meio de transporte marítimo com um destino dentro do país ou no estrangeiro, é devida uma taxa especial ao organismo público de administração e exploração do porto de embarque destinada à modernização e melhoramento das obras e instalações portuárias, à compensação pelo uso do porto e a outras finalidades conexas com a melhoria do serviço colectivo de passageiros.

2. A taxa consiste numa percentagem que acresce ao preço do bilhete ou num montante fixo em dracmas, calculado segundo o porto de destino do passageiro, a espécie de viagem em função da categoria dos navios, etc., e é determinada nos termos abaixo indicados:

A. Pelos passageiros dos navios que transportam pessoas e/ou veículos de qualquer natureza e dos hidrópteros das linhas internas, a taxa é de 5% do preço dos bilhetes.

B. Pelos passageiros dos navios que transportam pessoas e/ou veículos arvorando pavilhão grego ou estrangeiro, em linhas exteriores, a taxa é determinada da seguinte maneira:

a) uma taxa fixa de 5 000 GRD por cada passageiro com destino a qualquer porto de um país estrangeiro, com excepção dos países da União Europeia, de Chipre, da Albânia, da Rússia, da Ucrânia, da Moldávia e da Geórgia no mar Negro.

[...]

e) um montante de 30% das receitas da taxa fixa prevista nas alíneas precedentes será entregue pelas caixas portuárias competentes ao N.A.T. [Caixa dos Trabalhadores Portuários], nos termos previstos pelas disposições correspondentes em vigor para o N.A.T.

C. Pelos passageiros que participem em viagens turísticas (cruzeiros) em navios de cruzeiro com pavilhão helénico ou estrangeiro:

a) uma taxa fixa de 50 GRD por cada passageiro que participe em cruzeiros turísticos de um dia entre portos helénicos, por cada porto de escala do navio. Quando o cruzeiro de um dia se estender a um porto estrangeiro, a taxa fixa prevista no parágrafo B, alíneas a), b), ou c), consoante o caso, é paga ao último porto.

[...]

4. A taxa é inscrita nos bilhetes e é cobrada sob a responsabilidade e directamente pelas agências marítimas, pelas agências turísticas e outras empresas afins. O montante cobrado em cada mês de calendário deve ser depositado pelos responsáveis pela cobrança, nos primeiros dez dias do mês seguinte, na conta especial do organismo público beneficiário responsável pela administração e exploração do porto competente, apenas a título de 'execução de obras do serviço colectivo de passageiros', conta essa aberta no Banco da Grécia, em conjunto com um quadro representativo do número de bilhetes emitidos e do montante em dinheiro a pagar. A utilização destes montantes só pode ter lugar para obras do serviço de transporte de passageiros.

5. As empresas responsáveis pela cobrança são solidária e integralmente responsáveis, juntamente com os passageiros, pelo pagamento da taxa. [...]

6. A liquidação dos montantes devidos a título de taxa portuária é efectuada por acto do órgão colectivo do organismo público de administração e exploração do porto. [...]»

O litígio no processo principal e as questões prejudiciais

5 As sociedades Geha Naftiliaki EPE e Total Scope NE são os armadores proprietários dos hidrópteros «Fl. Marianna» e «Fl. Zeus», respectivamente. A

compropriedade de navios de Anastasios Charalambis, N. Sarlis, D. Kattidenios, Antonios Charalambis e V. Dimitracopoulos é o armador do hidróptero «Iviscos», cujo agente marítimo é a sociedade Afoi Charalambis OE.

6 Estes três navios efectuam excursões a partir do porto de Rodes para a Turquia com regresso no mesmo dia. Transportaram, durante o mês de Junho 1996, 4 067 passageiros em excursões de um dia e 3 703 passageiros em trânsito.

7 Por documento de 1 de Agosto de 1996, a caixa portuária do Dodecaneso constatou a falta de pagamento de taxas portuárias, entre outras, da responsabilidade de S. Georgios, representando Geha Naftiliaki EPE e Total Scope NE, e da responsabilidade de Afoi Charalambis OE. Este documento foi aprovado, em 5 de Agosto de 1996, pelo director regional do Dodecaneso.

8 No recurso interposto para o órgão jurisdicional de reenvio, os recorrentes no processo principal pedem a anulação das decisões referidas no número anterior, bem como o reembolso de determinados montantes pagos a título de taxas portuárias.

9 Em apoio do seu recurso, sustentam que os montantes das taxas portuárias em causa no processo principal foram irregularmente calculados. Entendem que estes deviam ter sido cobrados com base no artigo 6.°, n.° 2, A, da Lei n.° 2399/1996, isto é, 5% do preço do bilhete, e não com base no artigo 6.°, n.° 2, B, alínea a), da mesma lei, que prevê o montante de 5 000 GRD por passageiro, dado que os navios em causa foram fretados, na modalidade de frete global, por agências de viagens, para excursões de um dia a partir de Rodes para a Turquia e regresso a Rodes e que, portanto, o destino final destes passageiros é o porto de Rodes, isto é, um porto nacional, e não a Turquia.

10 Os recorrentes no processo principal sustentam igualmente que os hidrópteros não estão sujeitos à taxa prevista no artigo 6.°, n.° 2, B, alínea a), da Lei n.° 2399/1996, uma vez que não são expressamente mencionados nesta disposição, mas à taxa prevista no artigo 6.°, n.° 2, A, desta lei.

11 Afirmam que o cálculo de taxas portuárias em função do lugar de destino do navio cria uma discriminação não só contra eles, mas também contra os passageiros. Esta discriminação é proibida pelas obrigações internacionais da República Helénica. É sobretudo incompatível com os artigos 59.° do Tratado CE (que passou, após alteração, a artigo 49.° CE), 62.° do Tratado CE (revogado pelo Tratado de Amesterdão) e 84.° do Tratado CE (que passou, após alteração, a artigo 80.° CE), bem como com o Regulamento n.° 4055/86.

12 O órgão jurisdicional de reenvio considera que o montante das taxas portuárias fixado no documento de 1 de Agosto de 1996 da caixa portuária do Dodecaneso foi legalmente calculado nos termos do artigo 6.°, n.° 2, B, alínea a), da Lei n.° 2399/1996, pois há que aplicar, no caso em apreço no processo principal, o artigo 6.°, n.° 2, C, alínea a), da mesma lei, na medida em que se trata de cruzeiros de um dia.

13 O órgão jurisdicional de reenvio considera que a taxa prevista no artigo 6.°, n.° 2, B, alínea a), da Lei n.° 2399/1996 foi correctamente aplicada aos passageiros transportados nos hidrópteros «Fl. Marianna», «Fl. Zeus» e «Iviscos».

14 Refere, além disso, que as taxas portuárias em causa no processo principal são pagas para fins de utilização de portos e da modernização e melhoramento das

instalações portuárias. Estas taxas são cobradas como contrapartida de um serviço específico prestado aos navios que utilizam os portos e aos seus passageiros, em virtude da utilização destas instalações, e são pagas ao organismo público competente de administração e exploração do porto.

15 O órgão jurisdicional de reenvio recorda que o Regulamento n.º 4055/86 aplica o princípio da livre prestação de serviços aos transportes marítimos entre Estados-Membros e entre Estados-Membros e países terceiros a partir de 1 Janeiro de 1987.

16 Considerando que a aplicação deste regulamento ao processo principal apresentava dificuldades, o Dioikitiko Protodikeio Rodou submeteu ao Tribunal de Justiça as seguintes questões prejudiciais:

«1) O artigo 1.º do Regulamento n.º 4055/1986 do Conselho tem o sentido de que é proibida a imposição, pela legislação nacional de um Estado-Membro, de restrições à prestação de serviços no sector dos transportes marítimos entre Estados-Membros e países terceiros, em geral, mesmo que essas restrições sejam impostas indiferentemente a todos os navios, tanto aos utilizados por prestadores de serviços nacionais como aos utilizados por nacionais de outros Estados-Membros e em relação a todos os passageiros sem distinção de nacionalidade, ou tem o sentido de que é proibida a instituição de restrições pela legislação nacional de um Estado-Membro apenas em relação à prestação de serviços entre um outro Estado-Membro e um país terceiro, reservando-se desse modo um tratamento mais favorável aos transportadores nacionais que efectuam transportes marítimos para países terceiros do que aos transportadores nacionais dos outros Estados-Membros?

2) Um Estado-Membro pode impor taxas portuárias diferentes (mais elevadas) aos passageiros dos navios que façam escala ou tenham como destino final portos de países terceiros (isto é, de países fora da União Europeia) do que as previstas para os passageiros que têm como destino portos internos ou portos dos Estados-Membros da União Europeia, ainda que essas taxas, nos dois casos, sejam impostas a todos os passageiros sem distinção da sua nacionalidade ou da nacionalidade dos navios, ou uma regulamentação desse tipo constitui uma restrição à liberdade de transporte de passageiros para países terceiros por essa taxa mais elevada poder eventualmente influenciar a escolha das rotas, sendo essa regulamentação, por conseguinte, incompatível com o disposto no artigo 1.° do Regulamento n.° 4055/1986?

3) Em caso de resposta negativa, as taxas portuárias impostas aos passageiros com destino a portos de países terceiros podem, além disso, ser ainda diferenciadas com base em critérios de distância dos portos ou da sua posição geográfica, ou uma tal legislação nacional é igualmente contrária ao já referido regulamento, por constituir uma discriminação em relação aos transportes marítimos para determinado país terceiro (ou países terceiros) e, portanto, uma restrição aos transportes marítimos efectuados para esse (esses) países?»

Quanto à primeira questão

17 Na sua primeira questão, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, no essencial, se o Regulamento n.° 4055/86 proíbe a imposição, pela legislação nacional de um Estado-Membro, de qualquer restrição à prestação de serviços no sector dos transportes marítimos entre Estados-Membros e países terceiros ou se apenas são

proibidas por esta disposição as restrições que estabelecem uma discriminação entre os transportadores nacionais e os transportadores nacionais de outros Estados-Membros que efectuem transportes marítimos para países terceiros.

18 A caixa portuária do Dodecaneso expõe que as taxas portuárias em causa no processo principal são suportadas pelos passageiros transportados e não pelas sociedades transportadoras e que, consequentemente, não entram no campo de aplicação do Regulamento n.° 4055/86. Sustenta que estas taxas são destinadas a cobrir as despesas de construção e de manutenção das instalações portuárias, bem como a oferta de serviços portuários em geral. Constituem, assim, contrapartidas compatíveis com o artigo 81.° do Tratado CE (actual artigo 77.° CE), cuja validade não pode ser posta em causa por uma disposição de direito comunitário derivado como o artigo 1.° do Regulamento n.° 4055/86.

19 No entanto, como refere a Comissão, a majoração de taxas portuárias afecta directamente e de maneira mecânica o preço do trajecto, de forma que uma distinção nas taxas suportadas pelos passageiros é automaticamente repercutida no preço do trajecto. O Tribunal de Justiça já decidiu que a aplicação de taxas portuárias distintas consoante o trajecto é nacional ou intracomunitário constitui uma violação do princípio da livre prestação de serviços, proibida por força do Regulamento n.° 4055/86 (v. acórdãos de 5 de Outubro de 1994, Comissão/ /França, C-381/93, Colect., p. I-5145, n.° 21, e, no que respeita às taxas aeroportuárias, de 26 de Junho de 2001, Comissão/Portugal, C-70/99, Colect., p. I-4845).

20 Dado que tornou aplicável ao sector dos transportes marítimos entre Estados-Membros a totalidade das normas do Tratado sobre livre prestação de serviços (v. acórdão Comissão/França, já referido, n.° 13), o Regulamento n.° 4055/86 proíbe a aplicação de qualquer regra nacional que tenha por efeito tornar a prestação de serviços entre Estados-Membros mais difícil do que a prestação de serviços puramente interna a um Estado-Membro, a menos que a referida

regulamentação se mostre justificada por uma razão imperiosa de interesse geral e desde que as medidas que prevê sejam necessárias e proporcionadas (v. acórdão Comissão/Portugal, já referido, n.° 28).

21 Uma vez que o artigo 1.°, n.° 1, do Regulamento n.° 4055/86 estendeu o princípio da livre prestação de serviços nas ligações intracomunitárias às ligações entre um Estado-Membro e um país terceiro, há que aplicar, no que respeita a estas últimas ligações, as regras expostas a propósito das precedentes.

22 Consequentemente, as prestações de serviços de transportes marítimos entre o porto de Rodes e um porto turco não podem, sem justificação objectiva (v. acórdão Comissão/França, já referido, n.° 16), ser submetidas a condições mais rigorosas do que aquelas a que estão sujeitas as prestações de serviços análogas entre o porto de Rodes e os portos da República Helénica ou de outros Estados-Membros.

23 Por seu turno, o artigo 81.° do Tratado, invocado pela caixa portuária do Dodecaneso, não impede de forma alguma a aplicação do Regulamento n.° 4055/86. Esta disposição permite a cobrança, pelo transportador na passagem das fronteiras, de taxas ou de contribuições que devem ter em conta «os custos reais efectivamente ocasionados por essa passagem». Ora, a caixa portuária não demonstra que estes custos difiram consoante os destinos nas mesmas proporções que as taxas portuárias em causa no processo principal.

24 Assim, há que responder à primeira questão que o artigo 1.° do Regulamento n.° 4055/86 proíbe a aplicação, num Estado-Membro, de taxas portuárias distintas para as ligações internas ou intracomunitárias e para as ligações entre um Estado-Membro e um país terceiro, se esta diferença não estiver objectivamente justificada.

Quanto à segunda questão

25 Na sua segunda questão, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, no essencial, se, à luz do artigo 1.° do Regulamento n.° 4055/86, um Estado-Membro pode impor aos passageiros dos navios que façam escala ou tenham como destino final portos de países terceiros taxas portuárias diferentes das impostas aos passageiros de navios com destino a portos internos ou a portos de outros Estados-Membros, quando essas taxas se aplicam independentemente da nacionalidade dos passageiros ou do pavilhão arvorado pelos navios.

26 Há que responder a esta questão, tendo em conta as considerações expostas nos n.^{os} 19 a 24 do presente acórdão, que o facto de impor aos passageiros dos navios que façam escala ou tenham como destino final portos de países terceiros taxas portuárias diferentes das impostas aos passageiros de navios com destino a portos internos ou a portos dos Estados-Membros, sem que haja uma correlação entre esta diferença e o custo dos serviços portuários de que beneficiam estas categorias de passageiros, constitui uma restrição à livre prestação de serviços proibida pelo artigo 1.° do Regulamento n.° 4055/86.

Quanto à terceira questão

27 Na sua terceira questão, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, no essencial, se o artigo 1.° do Regulamento n.° 4055/86 permite a imposição para trajectos com destino a portos de países terceiros de taxas portuárias que variem em função de critérios relativos à distância destes portos ou à sua situação geográfica.

28 Um critério relativo à distância ou à situação geográfica do porto de destino não pode justificar, por si só, a imposição de taxas portuárias distintas. Apenas a existência de diferenças objectivas nos serviços fornecidos aos passageiros pelos transportadores pode justificar esta diferença (v., neste sentido, acórdãos já referidos Comissão/França, n.° 16, e Comissão/Portugal, n.° 36).

29 Há, portanto, que responder à terceira questão que o artigo 1.° do Regulamento n.° 4055/86 não permite a imposição para trajectos com destino a portos de países terceiros de taxas portuárias que variem em função de critérios relativos à distância destes portos ou à sua situação geográfica, se a diferença entre estas taxas não for objectivamente justificada pelas diferenças de tratamento às quais estão sujeitos os passageiros em função do seu destino ou da sua origem.

Quanto às despesas

30 As despesas efectuadas pela Comissão, que apresentou 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 DE JUSTIÇA (Sexta Secção),

pronunciando-se sobre as questões submetidas pelo Dioikitiko Protodikeio Rodou, por despacho de 10 de Julho de 2000, declara:

1) **O artigo 1.° 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, proíbe a aplicação, num Estado-Membro, de taxas portuárias distintas para as ligações internas ou intracomunitárias e para as ligações entre um Estado-Membro e um país terceiro, se esta diferença não estiver objectivamente justificada.**

2) **O facto de impor aos passageiros dos navios que façam escala ou tenham como destino final portos de países terceiros taxas portuárias diferentes das impostas aos passageiros de navios com destino a portos internos ou a portos dos Estados-Membros, sem que haja uma correlação entre esta diferença e o custo dos serviços portuários de que beneficiam estas categorias de passageiros, constitui uma restrição à livre prestação de serviços proibida pelo artigo 1.° do Regulamento n.° 4055/86.**

3) O artigo 1.º do Regulamento n.º 4055/86 não permite a imposição para trajectos com destino a portos de países terceiros de taxas portuárias que variem em função de critérios relativos à distância destes portos ou à sua situação geográfica, se a diferença entre estas taxas não for objectivamente justificada pelas diferenças de tratamento às quais estão sujeitos os passageiros em função do seu destino ou da sua origem.

Puissochet Gulmann Macken

Colneric Cunha Rodrigues

Proferido em audiência pública no Luxemburgo, em 14 de Novembro de 2002.

O secretário

R. Grass

O presidente da Sexta Secção

J.-P. Puissochet