

## CONCLUSÕES DO ADVOGADO-GERAL

CARL OTTO LENZ

apresentadas em 12 de Julho de 1994 <sup>\*</sup>

*Senhor Presidente,  
Senhores Juizes,*

2. O Regulamento n.º 4055/86 foi adoptado com base no artigo 84.º, n.º 2, do Tratado, visto que a livre circulação dos serviços, em matéria de transportes, é regulada, nos termos do artigo 61.º do Tratado, pelas disposições do título relativo aos transportes <sup>2</sup>. Neste sector, compete à Comunidade, no quadro da política comum de transportes, prosseguir o objectivo previsto no artigo 59.º do Tratado <sup>3</sup>.

### A — Introdução

1. *I.* Na presente acção por incumprimento, a Comissão reprova a França por não ter cumprido as obrigações que lhe incumbem por força do artigo 1.º do Regulamento (CEE) n.º 4055/86 <sup>1</sup> que aplica o princípio da livre prestação de serviços aos transportes marítimos entre Estados-membros e entre Estados-membros e países terceiros. Segundo a Comissão, este incumprimento reside no facto de o Estado-membro em causa ter aplicado taxas diferenciadas aos passageiros de navios com destino aos portos franceses, conforme se trate de transporte entre portos franceses ou de transporte entre estes portos e portos de outros Estados-membros.

3. Para o efeito, o artigo 1.º, n.º 1, do regulamento dispõe, em termos quase idênticos aos do artigo 59.º, que:

«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.»

<sup>\*</sup> Língua original: alemão.

<sup>1</sup> — Do Conselho, de 22 de Dezembro de 1986, que aplica o princípio da livre prestação de serviços aos transportes marítimos entre Estados-membros e Estados-membros para países terceiros (JO L 378, p. 1).

<sup>2</sup> — V. igualmente o segundo considerando do Regulamento n.º 4055/86.

<sup>3</sup> — Jurisprudência constante: v., em último lugar, o acórdão de 17 de Maio de 1994, Corsica Ferries Italia (C-18/93, Colect., p. I-1783, n.º 24).

4. Os n.ºs 2, 3 e 4 estabelecem o seguinte:

«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.

3. As disposições dos artigos 55.º a 58.º e do artigo 62.º do Tratado são aplicáveis aos casos abrangidos pelo presente regulamento.

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 marítimos 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;

...»

5. O artigo 8.º do regulamento transpõe o princípio consagrado no n.º 3 do artigo 60.º do Tratado para o âmbito de aplicação do regulamento e dispõe que:

«Sem prejuízo das disposições do Tratado relativas ao direito de estabelecimento, o prestador de um serviço de transporte marítimo pode, em execução da sua prestação e a título temporário, exercer a sua actividade no Estado-membro em que a prestação é fornecida, nas mesmas condições que as impostas por esse país aos seus próprios nacionais.»

6. Os artigos 2.º a 4.º do regulamento contêm disposições transitórias quanto às «restrições nacionais unilaterais aplicáveis ao transporte de certas mercadorias», bem como relativamente aos «convénios de repartição de cargas» existentes entre Estados-membros e países terceiros<sup>4</sup>. De futuro, estes convénios só poderão ser celebrados nas condições fixadas nos artigos 5.º e 6.º O texto do regulamento não prevê outras restrições à livre circulação dos serviços consagrada no artigo 1.º Fora as referidas excepções, o regulamento não prevê, nomeadamente, qualquer período de transição, de modo que o princípio da livre prestação de serviços se aplica a partir de 1 Janeiro de 1987, dia da entrada em vigor do regulamento (artigo 12.º).

<sup>4</sup> — Estas disposições explicam, aliás, o artigo 9.º do regulamento, que se inspira do artigo 65.º do Tratado.

7. Uma vez que o âmbito de aplicação material deste regulamento está limitado aos transportes entre Estados-membros e entre Estados-membros e países terceiros, o Conselho considerou oportuno completá-lo com um regulamento relativo aos transportes marítimos internos nos Estados-membros (cabotagem marítima), isto é, o Regulamento (CEE) n.º 3577/92<sup>5</sup>. O n.º 1 do artigo 1.º do referido regulamento tem a seguinte redacção:

«Com efeitos a partir de 1 de Janeiro de 1993, a livre 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 arvores 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.»

8. O n.º 1 do artigo 2.º prevê que:

«Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

1. 'Serviços de transporte marítimo dentro de um Estado-membro (cabotagem marítima):

ma)': os serviços normalmente prestados contra remuneração, neles se incluindo em especial:

a) 'cabotagem continental': o transporte por mar de passageiros ou mercadorias entre os portos do continente ou do território principal de um mesmo Estado-membro sem fazer escala em ilhas;

b) 'serviços de abastecimento *off shore*': o transporte por mar de passageiros ou mercadorias entre qualquer porto de um Estado-membro e as instalações ou estruturas situadas na plataforma continental desse Estado-membro;

c) 'cabotagem insular': o transporte por mar de passageiros ou mercadorias entre:

— portos do continente e de uma ou mais ilhas de um mesmo Estado-membro,

— portos situados nas ilhas de um mesmo Estado-membro.

5 — 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) (JO L 364, p. 7).

...»

9. O artigo 6.º, n.º 1, último travessão, prevê o seguinte regime derogatório:

«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 regulares de transporte de passageiros e *ferries*, até 1 de Janeiro de 1999.»

10. Nos termos do artigo 11.º, o Regulamento n.º 3577/92 entrou em vigor em 1 de Janeiro de 1993.

11. No caso vertente, as acusações formuladas pela Comissão incidem principalmente sobre o Regulamento n.º 4055/86. Segundo a Comissão, são incompatíveis com as disposições do referido regulamento os artigos R. 212-17, R. 212-19, e R. 212-20 do código

dos portos marítimos franceses<sup>6</sup>. Estes preceitos regulam as modalidades das taxas portuárias (artigo L. 211-11 do código) previstas para a utilização dos portos marítimos franceses. Aquando da expiração do prazo fixado pela Comissão no seu parecer fundamentado (por volta de Abril de 1993<sup>7</sup>), as referidas disposições eram aplicáveis na versão de 1 de Outubro de 1992<sup>8</sup>.

12. Segundo o artigo R. 212-17, a taxa incide, a cargo do armador, sobre todos os passageiros desembarcados, embarcados ou transbordados nos portos marítimos da França metropolitana. O armador pode fazer repercutir esta taxa nos passageiros.

13. O n.º 1<sup>9</sup> do artigo R. 212-19 consagrou as seguintes disposições em relação às taxas que são cobradas nos *portos marítimos da França continental* sobre os passageiros que utilizam um *hovercraft* ou qualquer outro navio comercial:

«— Passageiros com destino a um porto da França continental ou da Córsega: 8,28 FF (com redução de 50% para os

6 — V. a versão codificada pelo Decreto 78-487 (JORF de 24.1978).

7 — O parecer fundamentado tem a data de 25 de Janeiro de 1993. Nele se esclarecia que o Estado-membro em causa era convidado a proceder de acordo com o parecer no prazo de dois meses a contar da sua notificação. Suponho que este documento foi enviado logo após a sua redacção.

8 — Decreto 92-1089 (JORF de 7.10.1992).

9 — O n.º 2 previa certas reduções que são destituídas de interesse para o presente litígio.

passageiros da 4.<sup>a</sup> classe). Os passageiros de *hovercraft* ou de navio com uma única classe são equiparados aos passageiros de 2.<sup>a</sup> classe para efeitos da cobrança da taxa (1).

— Passageiros procedentes ou com destino a um porto situado na Europa (à excepção dos referidos em 1) ou na África do Norte: 8,28 FF (2).

— Passageiros procedentes ou com destino a um porto das ilhas britânicas ou das ilhas anglo-normandas: 17,52 FF (2).

— Passageiros procedentes ou com destino a todos os outros portos: 49,88 FF (3).»

— Passageiros procedentes ou com destino a um porto situado na Europa (à excepção dos referidos em 1 e 2) ou em qualquer país da bacia mediterrânica: 21,01 FF (3).

15. II. A Comissão contesta estas disposições por duas razões:

— Passageiros procedentes ou com destino a todos os outros portos: 74,81 FF (4).»

— Por um lado, apresentam *taxas* diferenciadas conforme o transporte se efectue para um porto francês ou para um porto situado num outro Estado-membro da Comunidade (à excepção dos navios que partem da Córsega com destino à Sardenha).

14. Nos termos do n.º 1 do artigo R. 212-20, nos portos marítimos da Córsega, estas taxas estavam fixadas da seguinte maneira:

— Por outro lado, nos transportes entre portos franceses, a taxa só é cobrada à *partida*, ao passo que no transporte entre portos franceses e portos situados noutros Estados-membros, a taxa é cobrada tanto à *chegada* como à *partida*.

«— Passageiros com destino a um porto da Córsega ou da França continental ou da Sardenha: 8,28 FF (com redução de 50% para os passageiros da 4.<sup>a</sup> classe) (1).

16. Segundo a Comissão, esta legislação estabelece assim uma distinção («discriminação»)

entre as prestações de serviços de transporte provenientes ou com destino a portos franceses e as provenientes ou com destino a portos situados num outro Estado-membro e que têm, por conseguinte, um elemento transfronteiriço. Esta diferença de imposição mantém-se, se bem que o serviço portuário a que se refere a taxa seja idêntico em ambos os casos. Tais disposições podem influenciar os passageiros na escolha dos trajectos. Constituem, por isso, um entrave à livre prestação de serviços de transporte, proibido pelo Regulamento n.º 4055/86.

17. Em apoio destes argumentos, a Comissão invoca, nomeadamente, o acórdão proferido pelo Tribunal de Justiça em 13 de Dezembro de 1989, no processo *Corsica Ferries I*<sup>10</sup>. Tratava-se igualmente neste acórdão da legislação francesa no domínio das taxas portuárias (sob a forma de taxas cobradas sobre os passageiros embarcados ou desembarcados). O artigo R. 212-20 do código dos portos marítimos fazia efectivamente uma distinção, na versão pertinente no processo principal, que dizia respeito aos anos de 1981 e 1982<sup>11</sup>, conforme o trajecto fosse efectuado em proveniência ou com destino aos portos corsos. Esta distinção não incidia sobre o montante das taxas, mas sim sobre a matéria colectável: a taxa era cobrada sobre todos os passageiros com destino a *um porto da Córsega, da França metropolitana ou da Sardenha* (portanto, unicamente no embarque), ao passo que era cobrada com valor idêntico sobre todos os passageiros *procedentes ou com destino a um porto situado na Europa* (portanto, no embarque e no desembarque)<sup>12</sup>.

18. A Cour de cassation francesa, tendo de decidir um recurso interposto pela Sociedade *Corsica Ferries France* pedindo a restituição das taxas cobradas, solicitara ao Tribunal de Justiça que se pronunciasse sobre a compatibilidade da referida regulamentação com os artigos 59.º, 62.º e 84.º do Tratado. No entanto, visto que o Regulamento n.º 4055/86 ainda não estava em vigor no período em causa no processo principal<sup>13</sup>, o Tribunal de Justiça declarou que:

«O Tratado CEE, em especial os seus artigos 59.º, 61.º, 62.º e 84.º, não constituía obstáculo, antes da entrada em vigor do Regulamento n.º 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 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.»

19. No entanto, o Tribunal de Justiça também declarou, e a Comissão insiste neste ponto:

«que a regulamentação francesa em causa no processo principal é susceptível de constituir uma restrição à livre prestação de serviços no

10 — Acórdão *Corsica Ferries France* (C-49/89, Colect., p. 4441).

11 — V. o n.º 4 do acórdão referido na nota anterior.

12 — V. o segundo parágrafo do ponto I. 1 do relatório para audição no acórdão *Corsica Ferries I*.

13 — *Supra*, ponto 17.

interior da Comunidade, nos termos do primeiro parágrafo do artigo 59.º 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 noutra Estado-membro da Comunidade e o que efectua transportes entre dois portos situados no território nacional».

20. Para além disso, a Comissão considera que o Regulamento n.º 3577/92 — que o Estado-membro recorrido invoca em apoio da sua contestação, tal como será a seguir exposto — acentua ainda mais a alegada discriminação. As disposições controvertidas, é certo, não estabelecem directamente uma discriminação com base na nacionalidade do prestador de serviços. Todavia, tendo em conta o artigo 6.º do Regulamento n.º 3577/92, até 1999 apenas os armadores franceses, com navios que arvoreem pavilhão francês, podem assegurar a cabotagem nacional, ao passo que os armadores de outros Estados-membros devem limitar-se a serviços de transporte efectuados entre portos franceses e portos de outros Estados-membros. Por conseguinte, as disposições controvertidas criam, para além disso, uma discriminação dissimulada com base na nacionalidade.

21. *III.* O Estado-membro recorrido alega que o Regulamento n.º 4055/86 se limita às prestações de serviços de transportes entre Estados-membros e entre Estados-membros e países terceiros, enquanto a livre prestação de serviços no domínio da cabotagem marítima é regida pelo Regulamento n.º 3577/92. Nos termos do artigo 6.º deste regulamento,

o princípio da livre prestação de serviços não se aplica, no caso da França, até 1 de Janeiro de 1999 aos transportes efectuados no âmbito da cabotagem. Em relação aos dois tipos de prestação de serviços, a França preenche os requisitos decorrentes do princípio da livre prestação de serviços. Estes requisitos implicam «a eliminação de toda e qualquer discriminação do prestador em razão da sua nacionalidade ou com fundamento no facto de se encontrar estabelecido num Estado-membro diferente daquele em que a prestação é efectuada<sup>14</sup>».

22. De acordo com este princípio, todos os operadores que efectuam transportes intracomunitários ou ligações com países terceiros a partir ou com destino a um porto francês encontram-se na mesma situação jurídica relativamente à taxa sobre os passageiros. Não existe qualquer discriminação entre os operadores franceses e os originários de outros Estados-membros. Todos os operadores originários de outros Estados-membros se encontram também na mesma situação relativamente à regulamentação francesa em matéria de cabotagem nacional.

23. A observância pela França das regras de não discriminação decorrentes do Tratado deve ser apreciada em separado relativamente a cada um dos dois tipos de prestação de serviços. Não se pode, tal como faz a Comissão, comparar as duas regulamentações francesas.

14 — Acórdão de 3 de Fevereiro de 1982, *Seco e Desquenne & Giral* (62/81 e 63/81, Recueil, p. 223, n.º 8). V., mais recentemente, os acórdãos de 25 de Julho de 1991, *Collectieve Antennevoorziening Gouda* (C-288/89, Colect., p. I-4007, n.º 10) e *Comissão/Países Baixos* (C-353/89, Colect., p. I-4069, n.º 14).

Com efeito, na tréplica, o Governo francês acrescenta que o princípio da livre prestação de serviços aplicado aos transportes marítimos não implica que os transportes intracomunitários não possam ser regulamentados de maneira diferente da dos transportes internos, *a fortiori* quando este princípio só se aplica a um dos dois tipos de transportes.

prestação de serviços. Para além disso, o transporte intracomunitário de passageiros com partida ou com destino a portos franceses, objecto de taxas mais elevadas, é assegurado em grande medida por sociedades francesas ou estabelecidas em França.

24. No que diz respeito ao acórdão Corsica Ferries I, o Governo francês considera que não se pode extrair qualquer conclusão da parte decisória deste acórdão. O Tribunal de Justiça não fora chamado, nesse caso, a pronunciar-se sobre a compatibilidade da regulamentação francesa com o Regulamento n.º 4055/86, uma vez que este último não era aplicável no período em causa. Ao declarar que a regulamentação francesa «é susceptível»<sup>15</sup> de constituir uma restrição à livre prestação de serviços, o Tribunal de Justiça não disse que ela constituía uma tal restrição, mas que comportava essa possibilidade. O Tribunal de Justiça não precisou as condições em que esta possibilidade se efectivaria.

26. Na opinião do Governo francês, o argumento da Comissão, segundo o qual o sistema da regulamentação francesa favorece o tráfego entre portos nacionais em relação ao tráfego intracomunitário, está também destituído de fundamento. Por um lado, a diferença entre o montante das taxas repercutidas no preço do bilhete é demasiado insignificante para poder influenciar a escolha do destino ou provocar uma distorção de concorrência a favor do serviço marítimo interior, a não ser de uma maneira absolutamente marginal. Por outro lado, este argumento da Comissão não incide sobre as regras do Tratado relativas à livre prestação de serviços, mas sobre as que dizem respeito à concorrência. Ora, a acção por incumprimento interposta pela Comissão não se refere às regras da concorrência.

25. O Governo francês contesta igualmente o argumento da Comissão segundo o qual existe uma discriminação dissimulada com base na nacionalidade do prestador de serviços. O facto de as sociedades francesas ou estabelecidas em França serem as únicas a poder efectuar a cabotagem e beneficiarem por isso de taxas mais favoráveis resulta — por força da própria regulamentação comunitária — da circunstância de, em França, a cabotagem ainda não estar sujeita à livre

27. No decurso da audiência, o Governo francês também alegou que as prestações de serviços de transporte visadas pela Comissão, isto é, as que se efectuam entre a França continental e a Córsega, por um lado, e entre a Córsega e a Itália, por outro, são de natureza diferente. Os serviços de cabotagem entre a Córsega e o continente são assegurados por força de uma concessão atribuída pela auto-

15 — *Supra*, ponto 19.



ridade territorial da Córsega e nos termos da qual os serviços em causa devem ter durante todo o ano uma frequência razoável e ser efectuados em condições de preço especiais. Em contrapartida, o tráfego entre a Córsega e a Itália apresenta um carácter sazonal e processa-se numa base meramente comercial. As tarifas praticadas são inferiores às que se aplicam entre a Córsega e o continente e esta diferença existia já antes da instituição da cobrança da taxa de desembarque<sup>16</sup>. Os argumentos avançados pela Comissão no caso vertente são assim totalmente teóricos.

28. Para ser exaustivo, saliente-se finalmente que, segundo as informações convergentes fornecidas pelas partes durante a audiência, as disposições controvertidas foram alteradas após a apresentação da tréplica. Nos termos do novo texto<sup>17</sup>, a taxa é, a partir de agora, cobrada com valor idêntico no embarque e no desembarque em relação aos dois tipos de transportes em questão no caso vertente.

29. IV. A Comissão concluiu pedindo que O Tribunal de Justiça se digne:

— declarar que, ao manter em vigor um sistema de cobrança, aquando da utilização,

por um navio, de instalações portuárias situadas no seu território continental ou insular, quando os passageiros procedem de portos situados noutro Estado-membro ou se dirigem para aqueles, taxas de desembarque e de embarque dos passageiros, ao passo que, no caso de transporte entre dois portos situados no território nacional, essas taxas só são cobradas em relação ao embarque à partida do porto continental ou insular, bem como taxas de valor mais elevado quando os passageiros procedem ou se dirigem para portos situados noutro Estado-membro em relação ao montante cobrado aos passageiros que se dirigem para um porto situado no território nacional, a República Francesa não cumpriu as obrigações que lhe incumbem por força do artigo 1.º do Regulamento n.º 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 Estado-membros e países terceiros.

— condenar a República Francesa nas despesas.

A República Francesa concluiu pedindo que o Tribunal de Justiça se digne:

— negar provimento à acção;

— condenar a demandante nas despesas.

16 — Entre 27 de Janeiro de 1969 e 12 de Março de 1981, o tráfego entre a Córsega e a Itália beneficiava de um regime de tributação única (no embarque): v. o terceiro parágrafo do ponto I-1 do relatório para audiência do acórdão *Corsica Ferries I*.

17 — V. JORF de 28.5.1994.

## B — Análise

30. *I.* A acção da Comissão levanta principalmente a questão de saber se o facto de o regime de tributação dos transportes nacionais ser mais favorável para os operadores em causa do que o dos transportes intracomunitários constitui um entrave à livre prestação de serviços garantida pelo Regulamento n.º 4055/86. A Comissão vê nesse facto uma violação autónoma do Tratado. A discriminação dissimulada com base na nacionalidade, alegada pela Comissão, só constitui, em contrapartida, segundo a tese desta última, tal como explanada na sua argumentação atrás resumida, um efeito secundário dessa violação.

31. *II.* A propósito desta questão, que, tendo em conta estas considerações, representa o ponto central do litígio, convém, em primeiro lugar, observar que o regime francês não estabelece distinções em função da nacionalidade ou do local de estabelecimento do prestador de serviços, mas sim conforme os trajectos respectivos.

32. Por conseguinte, há que examinar se, para além das regulamentações que efectuam discriminações em razão da nacionalidade ou do local de estabelecimento, o princípio da livre prestação de serviços, tal como definido no Regulamento n.º 4055/86, proíbe também regulamentações que prevejam a distinção em causa no caso em apreço.

33. À parte o acórdão *Corsica Ferries I*, cujo valor referencial é contestado pelas partes, o Tribunal de Justiça ainda não se pronunciou sobre esta questão. Todavia, alguns acórdãos interpretativos das liberdades fundamentais noutros domínios fornecem indicações úteis, se se tiver em mente um factor constante dessas liberdades fundamentais. Este factor constante consiste em que o exercício das liberdades fundamentais se relaciona sempre — pelo menos — com dois Estados-membros da Comunidade: as actividades em que todos os elementos se circunscrevem ao território de um único Estado-membro não entram no âmbito das liberdades fundamentais<sup>18</sup>.

34. Ora, para que as liberdades fundamentais possam produzir plenamente os seus efeitos, todos os Estados-membros em causa devem colaborar na sua realização, isto é, a passagem de uma fronteira intracomunitária não deve ser entravada por restrições específicas.

35. Esta consideração está já presente na economia dos artigos 30.º e seguintes: é proibido não só ao Estado de importação (artigo 30.º), mas também ao Estado de exportação (artigo 34.º) entravar a livre circulação das mercadorias.

18 — Sobre a livre circulação dos serviços, v., por exemplo, o acórdão de 23 de Abril de 1991, *Höfner e Elser* (C-41/90, Colect., p. I-1979, n.º 37).

36. Esta última disposição visa, tal como o Tribunal de Justiça declarou na sua jurisprudência constante desde o acórdão Groenveld<sup>19</sup>,

«as medidas nacionais que têm por objecto ou por efeito restringir especificamente as correntes de exportação e estabelecer assim uma diferença de tratamento entre o comércio interno de um Estado-membro e o seu comércio de exportação, de maneira a assegurar uma vantagem especial à produção nacional ou ao mercado interno do Estado interessado, em detrimento da produção ou do comércio de outros Estados-membros».

37. Noutros termos, o Estado-membro de exportação, no qual surge a acção destinada à salvaguarda da liberdade fundamental, não pode conceder um tratamento menos favorável aos movimentos de mercadorias que atravessam as suas fronteiras, e têm por conseguinte o elemento transfronteiriço decisivo à luz dos artigos 30.º e seguintes, do que aos que se circunscrevem ao interior dessas fronteiras e em relação aos quais está ausente esse elemento.

38. Tal como já expliquei nas conclusões apresentadas no processo Peralta<sup>20</sup>, o mesmo princípio é igualmente aplicável aos domí-

nios da liberdade de estabelecimento e da livre circulação dos serviços. A propósito da liberdade de estabelecimento, regulada pelos artigos 52.º e seguintes, o Tribunal de Justiça declarou o seguinte no acórdão Daily Mail<sup>21</sup>:

«Embora, de acordo com o seu teor, essas disposições visem nomeadamente assegurar o benefício do tratamento nacional no Estado-membro de acolhimento, impedem igualmente que o Estado de origem coloque obstáculos ao estabelecimento noutro Estado-membro dos seus nacionais ou de uma sociedade constituída em conformidade com a sua legislação e que, além disso, corresponda à definição do artigo 58.º Tal como a Comissão observou, com razão, os direitos garantidos pelo artigo 52.º e seguintes ficariam vazios de conteúdo se o Estado de origem pudesse proibir que as empresas fossem estabelecer-se noutro Estado-membro. No que respeita às pessoas singulares, o direito de deixar o seu território para esse fim é expressamente previsto pela Directiva 73/148...».

39. O acórdão Corsica Ferries I, nomeadamente o n.º 7, já referido<sup>22</sup>, inscreve-se ele também nesta lógica. A consideração aí explanada está de acordo com as conclusões que apresentei nesse processo. Defendi a ideia de que, se o Regulamento n.º 4055/86 fosse aplicável no período pertinente nesse caso, estar-se-ia em presença de uma restrição à livre prestação de serviços, porque os

19 — Acórdão de 8 de Novembro de 1979, Groenveld (15/79, Recueil, p. 3409, n.º 7).

20 — Conclusões de 11 de Maio de 1994 no acórdão de 14 de Julho de 1994, Matteo Peralta (C-379/92, Colect., p. I-3453, pontos 90 a 93).

21 — Acórdão de 27 de Setembro de 1988, Daily Mail (81/87, Colect., p. 5483, n.º 16).

22 — *Supra*, ponto 19.

transportes que passavam as fronteiras não estavam sujeitos às mesmas condições que os transportes puramente internos<sup>23</sup>.

40. Com efeito, se um prestador de serviços (de transportes marítimos) estabelecido no Estado-membro A transporta pessoas ou mercadorias entre este Estado e o Estado-membro B, este transporte tem um elemento transfronteiriço decisivo à luz da livre prestação de serviços, na acepção do artigo 1.º do Regulamento n.º 4055/86, uma vez que esta prestação de serviços se efectua, pelo menos em parte, num Estado-membro que não é aquele em que o operador em questão está estabelecido<sup>24</sup>. A partir do momento em que o transporte apresentando este elemento transfronteiriço é alvo de um tratamento menos favorável que o transporte ao qual falta este elemento, a livre prestação de serviços desse operador está a ser objecto de entraves por uma restrição da natureza daquela que é referida no acórdão Groenveld no domínio da livre circulação de mercadorias.

41. A observação do Governo francês, segundo a qual o princípio da livre prestação de serviços não se aplica até 1 de Janeiro de 1999 ao tráfego puramente interno, invocado como elemento de comparação, em nada afecta este argumento. Para efeitos do presente caso, basta que o mercado de cabota-

gem exista e seja favorecido em relação ao mercado em que os armadores franceses operam como exportadores de prestações de serviços. Tal como admitiu o Governo francês, esse mercado de cabotagem existe, nomeadamente entre a Córsega e a França continental. O facto de a livre prestação de serviços ainda não se aplicar a este mercado significa simplesmente que os operadores de outros Estados-membros não têm o direito de a ele aceder. Todavia, isto nada tem a ver com a minha conclusão de que as prestações de serviços que estão relacionadas com o território de outro Estado-membro devem poder ser submetidas às mesmas condições que as que se circunscrevem ao interior do território do Estado-membro de estabelecimento<sup>25</sup>.

42. É, porém, exacto que todas estas considerações só dizem directamente respeito a operadores estabelecidos em França. Os operadores de outros Estados-membros (bem como os que lhes são equiparados por força do artigo 1.º, n.º 2, do Regulamento n.º 4055/86), que efectuam prestações de serviços de transporte entre a França e outros Estados-membros, são, em relação à França, não exportadores mas sim importadores dessas prestações de serviços<sup>26</sup>. Assim, o pre-

23 — Conclusões de 8 de Novembro de 1989, Colect., pp. 4447, 4450, ponto 17.

24 — Comparem-se os n.ºs 9 e 10 dos acórdãos de 26 de Fevereiro de 1991, Comissão/França (C-154/89, Colect., p. I-659), e Comissão/Grécia (C-198/89, Colect., p. I-727); os n.ºs 8 e 9 do acórdão de 26 de Fevereiro de 1991, Comissão/Itália (C-180/89, Colect., p. I-709). V. igualmente as minhas conclusões no processo Peralta, já referido na nota 20, pontos 74 e 75.

25 — V. igualmente o ponto 23 das minhas conclusões no processo Corsica Ferries I, já referido na nota 23 *supra*.

26 — Ao passo que, no caso da circulação das mercadorias, o processo de exportação diz respeito ao Estado no qual a mercadoria (antes de ser exportada) se encontra em livre prática, no caso da livre prestação de serviços, o «Estado de exportação», na acepção das considerações que precedem, é o Estado de estabelecimento a partir do qual a prestação é efectuada. A propósito da problemática das prestações de serviços que são efectuadas a partir de um estabelecimento noutra Estado-membro com o fim de contornar as disposições nacionais, v. as minhas conclusões de 16 de Junho de 1994 no processo TV 10 SA (C-23/93, Colect., p. I-4795) e a jurisprudência que nelas é analisada.

sente caso, que incide sobre as disposições francesas na sua generalidade, contém um elemento novo em relação ao processo Corsica Ferries I, que dizia respeito a um prestador de serviços estabelecido em França.

transporte, as taxas controvertidas não são susceptíveis de influenciar os passageiros na escolha do destino, em nada afecta esta conclusão.

43. Sobre este ponto, basta imaginar o que se passaria se o regime mais favorável aplicado à cabotagem fosse alargado, no tráfego procedente e com destino a outros Estados-membros, *unicamente* a exploradores de navios estabelecidos em França. Isto significaria uma transgressão clara à proibição de discriminação enunciada no artigo 8.º do Regulamento n.º 4055/86, que constitui um elemento da «livre prestação de serviços» na acepção do artigo 1.º deste regulamento. Resulta da jurisprudência relativa ao n.º 3 do artigo 60.º do Tratado que este artigo do regulamento visa qualquer discriminação do prestador em razão da sua nacionalidade ou com fundamento no facto de se encontrar estabelecido num Estado-membro diferente daquele em que a prestação é efectuada <sup>27</sup>.

46. A proibição de conceder às prestações de serviços nacionais um tratamento mais favorável do que aquele que é concedido às prestações que se relacionam com o território doutro Estado-membro não deixa qualquer margem para a regra de *minimis*. Com efeito, esta proibição representa a imagem invertida da proibição de discriminação em razão da nacionalidade ou do local de estabelecimento do prestador de serviços. Esta última proibição estende-se, porém, a «qualquer discriminação» desta natureza <sup>28</sup>, sem prever qualquer reserva, ainda que em relação às discriminações de somenos importância <sup>29</sup>.

44. Daí decorre que as disposições francesas controvertidas infringiram o artigo 1.º do Regulamento n.º 4055/86.

47. A alegação avançada durante a audiência pelo Estado-membro demandado e baseada na diferença entre o tráfego entre a Córsega e a França continental, por um lado, e a Córsega e a Itália, por outro <sup>30</sup>, também não é convincente. Limita-se, no fundo, a repetir o argumento que acabei de examinar relativamente ao carácter menor da infracção e, por isso, convém rejeitá-la pelas mesmas razões.

45. A argumentação do Estado-membro demandado, segundo a qual, tendo em conta o montante do preço do transporte e a relação entre os preços dos dois tipos de

28 — V. os acórdãos referidos na nota 14, nomeadamente os n.ºs 10 e 11 do acórdão *Collectieve Antennevoorziening Gouda*, bem como os n.ºs 14 e 15 do acórdão *Comissão/Países Baixos*.

29 — V. igualmente o n.º 8 do acórdão *Corsica Ferries I*, já referido na nota 10.

30 — V. *supra*, ponto 27.

27 — *Supra*, ponto 21 e nota 14.

48. Tal alegação também não poderia ser aceite, mesmo que fosse interpretada no sentido que o Estado-membro demandado invoca em sua defesa o n.º 2 do artigo 90.º do Tratado. Para além do facto de o recurso a esta disposição ser extemporâneo face ao n.º 2 do artigo 42.º do Regulamento de Processo, também não ficaria por isso demonstrado que a tributação diferenciada era necessária ao cumprimento da missão cometida ao concessionário.

49. O incumprimento, desta forma provado, do artigo 1.º do Regulamento n.º 4055/86 persistiu após a expiração do prazo fixado pela Comissão no seu parecer fundamentado (e mesmo até à apresentação da réplica). A alteração introduzida pelo Decreto 94-420 <sup>31</sup> não pode ser tomada em consideração para efeitos do presente processo, visto que só conta, a este propósito, a situação jurídica que existia no momento da expiração daquele prazo <sup>32</sup>.

## C — Conclusão

50. Tendo em conta as considerações que precedem, proponho ao Tribunal de Justiça que:

— dê provimento à acção da Comissão;

— condene o Estado-membro demandado nas despesas, nos termos do n.º 2 do artigo 69.º do Regulamento de Processo.

31 — *Supra*, ponto 17.

32 — V., por exemplo, o acórdão de 17 de Junho de 1987, Comissão/Itália (154/85, Colect., p. 2717, n.º 6).