

ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA  
5 de Outubro de 1994 \*

No processo C-381/93,

**Comissão das Comunidades Europeias**, representada por Xavier Lewis, membro do Serviço Jurídico, na qualidade de agente, com domicílio escolhido no Luxemburgo no gabinete de Georgios Kremlis, membro do Serviço Jurídico, Centre Wagner, Kirchberg,

demandante,

contra

**República Francesa**, representada por Catherine de Salins, subdirectora dos assuntos jurídicos no Ministério dos Negócios Estrangeiros, e Hubert Renié, secretário adjunto principal na Direcção dos Assuntos Jurídicos do mesmo ministério, na qualidade de agentes, com domicílio escolhido no Luxemburgo na Embaixada de França, 9, boulevard Prince Henri,

demandada,

que tem por objecto a declaração de que, ao manter em vigor um sistema de cobrança de taxas de embarque e de desembarque de passageiros, aquando da uti-

\* Língua do processo: francês.

lização, por um navio, de instalações portuárias situadas no seu território continental ou insular, quando os passageiros provenham de portos situados noutra Estado-membro ou para eles se dirijam, enquanto, no caso de transporte entre dois portos situados no território nacional, tais taxas só são cobradas pelo embarque no porto continental ou insular, e de que, ao manter um nível de taxas mais elevado, quando os passageiros provenham de ou se destinem a portos situados noutra Estado-membro, do que o nível aplicável aos passageiros com destino a um porto situado no território nacional, a República Francesa não cumpriu as obrigações que lhe incumbem por força do artigo 1.º do Regulamento (CEE) 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 Estados-membros para países terceiros (JO L 378, p. 1),

### O TRIBUNAL DE JUSTIÇA,

composto por: O. Due, presidente, G. F. Mancini, J. C. Moitinho de Almeida, M. Díez de Velasco e D. A. O. Edward, presidentes de secção, C. N. Kakouris, R. Joliet, F. A. Schockweiler (relator), G. C. Rodríguez Iglesias, F. Grévisse, M. Zuleeg, P. J. G. Kapteyn e J. L. Murray, juízes,

advogado-geral: C. O. Lenz  
secretário: L. Hewlett, administradora

visto o relatório para audiência,

ouvidas as alegações das partes na audiência de 8 de Junho de 1994,

ouvidas as conclusões do advogado-geral apresentadas na audiência de 12 de Julho de 1994,

profere o presente

### Acórdão

- 1 Por petição entrada na Secretaria do Tribunal de Justiça em 3 de Agosto de 1993, a Comissão das Comunidades Europeias propôs, ao abrigo do artigo 169.º do Tratado CEE, uma acção pedindo que o Tribunal declare que, ao manter em vigor um sistema de cobrança de taxas de embarque e de desembarque de passageiros, aquando da utilização, por um navio, de instalações portuárias situadas no seu território continental ou insular, quando os passageiros provenham de portos situados noutro Estado-membro ou para eles se dirijam, enquanto, no caso de transporte entre dois portos situados no território nacional, tais taxas só são cobradas pelo embarque no porto continental ou insular, e de que, ao manter um nível de taxas mais elevado, quando os passageiros provenham de ou se destinem a portos situados noutro Estado-membro, do que o nível aplicável aos passageiros com destino a um porto situado no território nacional, a República Francesa não cumpriu as obrigações que lhe incumbem por força do artigo 1.º do Regulamento (CEE) 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 Estados-membros para países terceiros (JO L 378, p. 1, a seguir «Regulamento n.º 4055/86»).
  
- 2 Nos termos do artigo R.212-17 do código dos portos marítimos franceses, é cobrada uma taxa por cada passageiro desembarcado, embarcado ou transbordado nos portos marítimos da França continental. Esta taxa, a cargo do armador, pode ser por este repercutida nos passageiros.

- 3 O artigo R. 212-19 do código dos portos marítimos, na redacção que lhe foi dada pelo Decreto n.º 92/1089, de 1.10.1992, que alterou as percentagens da taxa cobrada a título de direitos portuários sobre os passageiros dos navios mercantes (JORF de 7 de Outubro de 1992), dispõe:

«Nos portos marítimos da França continental são as seguintes as percentagens da taxa cobrada a título de direitos portuários sobre os passageiros dos navios mercantes, relativamente a passageiros que utilizem um *hovercraft* (aerodeslizador anfíbio) ou qualquer outro navio:

1. Passageiros com destino a um porto da França continental ou da Córsega: 8,28 FF (com redução de 50% para os passageiros de 4.ª classe). Os passageiros de *hovercraft* ou de navio de classe única são equiparados a passageiros de segunda classe para efeitos de cobrança da taxa.

2. Passageiros provenientes de ou com destino a um porto das ilhas britânicas ou das ilhas anglo-normandas: 17,52 FF.

3. Passageiros provenientes de ou com destino a um porto situado na Europa (com excepção dos referidos nos n.ºs 1 e 2) ou em qualquer país da bacia mediterrânica: 21,01 FF.

4. Passageiros provenientes de ou com destino a todos os restantes portos: 74,81 FF.

...»

4 O artigo R. 212-20, com a redacção do decreto já referido, prevê a seguir:

«Nos portos marítimos da Córsega são as seguintes as percentagens da taxa cobrada a título de direitos portuários sobre os passageiros de navios mercantes, relativamente a passageiros que utilizem *hovercraft* ou qualquer outro navio:

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

2. Passageiros provenientes de ou com destino a um porto situado na Europa (com excepção dos referidos no n.º 1) ou na África do Norte: 8,28 FF.

3. Passageiros provenientes de ou com destino a todos os restantes portos: 49,88 FF.

...»

5 A Comissão entende que este sistema de tributação encerra uma dupla discriminação: por um lado, a percentagem da taxa é menos elevada relativamente ao transporte de passageiros com destino a um porto francês do que ao efectuado com destino a um porto de outro Estado-membro (com excepção dos transportes com destino à Sardenha, a partir da Córsega); por outro, relativamente aos transportes entre portos franceses, a taxa só é cobrada no embarque, enquanto no que toca aos

transportes entre um porto francês e um porto de outro Estado-membro (com excepção dos efectuados entre a Córsega e a Sardenha), a taxa é cobrada quer no embarque quer no desembarque.

- 6 A Comissão considera que a legislação francesa, mesmo que não contenha uma discriminação com base na nacionalidade do prestador de serviços de transporte em questão, constitui um entrave à livre prestação de serviços, contrário ao artigo 1.º do Regulamento n.º 4055/86, uma vez que, deste modo, faz uma distinção entre os serviços de transporte efectuados no interior da França e os efectuados com destino a ou provenientes de outro Estado-membro, embora o serviço portuário remunerado pela taxa seja o mesmo nos dois casos.
  
- 7 Em sua defesa, o Governo francês alega que o Regulamento n.º 4055/86 só de forma incompleta aplica o princípio da livre prestação de serviços aos transportes marítimos, na medida em que apenas abrange os transportes marítimos entre Estados-membros e entre Estados-membros e países terceiros e não os transportes marítimos que têm lugar no interior dos Estados-membros, a saber, a cabotagem marítima. A este respeito, realça que o Regulamento (CEE) n.º 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) (JO L 364, p. 7, a seguir «Regulamento n.º 3577/92»), que entrou em vigor em 1 de Janeiro de 1993, prevê, no artigo 6.º, n.º 1, que a livre prestação de serviços nos serviços regulares de transporte de passageiros e de transporte por *ferries*, no Mediterrâneo e ao longo das costas francesas, só será aplicável a partir de 1 de Janeiro de 1999.
  
- 8 No entender do Governo francês, daqui resulta que o respeito pela França das normas em matéria de livre prestação de serviços deve ser apreciado em separado relativamente a cada um destes dois tipos de prestação de serviços. Ora, para cada um

deles, a França satisfaz as exigências do direito comunitário na medida em que, quanto aos transportes marítimos entre Estados-membros, a partir ou com destino a um porto francês, não existe qualquer discriminação entre operadores franceses e operadores oriundos dos outros Estados-membros e, quanto à cabotagem, todos os operadores oriundos dos outros Estados-membros estão em situação idêntica face à legislação francesa aplicável nesta matéria.

- 9 A fim de apreciar a justeza da acusação da Comissão, há, desde logo, que lembrar que o artigo 1.º do Regulamento n.º 4055/86 dispõe, no n.º 1, 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.»

- 10 Tal como o Tribunal de Justiça declarou no acórdão de 14 de Julho de 1994, Peralta (C-379/92, Colect., p. I-3453, n.º 39), esta disposição define os beneficiários da livre prestação de serviços de transporte marítimo entre Estados-membros e entre Estados-membros e países terceiros em termos substancialmente idênticos aos do artigo 59.º do Tratado.

- 11 A seguir, ao dispor 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», o artigo 8.º do Regulamento n.º 4055/86 transpõe o princípio constante do artigo 60.º, terceiro parágrafo, do Tratado para o âmbito dos transportes marítimos entre Estados-membros.

- 12 Por último, nos termos do artigo 1.º, n.º 3, do Regulamento n.º 4055/86, as disposições dos artigos 55.º a 58.º e do artigo 62.º do Tratado são aplicáveis a este tipo de transportes marítimos.
- 13 O Regulamento n.º 4055/86 torna, assim, aplicável ao sector dos transportes marítimos entre Estados-membros a totalidade das normas do Tratado sobre livre prestação de serviços.
- 14 Nos termos destas normas, a livre prestação de serviços pode ser invocada não apenas pelos cidadãos dos Estados-membros estabelecidos num Estado-membro que não seja o do destinatário dos serviços, mas igualmente por uma empresa relativamente ao Estado em que está estabelecida, quando os serviços sejam prestados a destinatários estabelecidos num outro Estado-membro (v. acórdão de 17 de Maio de 1994, *Corsica Ferries Italia*, C-18/93, *Colect.*, p. I-1783, n.º 30), e, de modo mais geral, sempre que um prestador de serviços ofereça esses serviços no território de um Estado-membro que não seja aquele em que está estabelecido (v. acórdão de 26 de Fevereiro de 1991, *Comissão/França*, C-154/89, *Colect.*, p. I-659, n.º 10, e acórdão *Peralta*, já referido, n.º 41).
- 15 Ora, os serviços de transporte marítimo entre Estados-membros não só são prestados, com frequência, a destinatários estabelecidos num Estado-membro diferente do do prestador mas, por definição, são também oferecidos, ao menos em parte, no território de um Estado-membro diferente daquele onde o prestador está estabelecido.
- 16 Uma vez demonstrado que as prestações de serviço em causa na presente acção são abrangidas pelo artigo 59.º do Tratado, deve lembrar-se que, segundo a jurisprudência,

dência do Tribunal de Justiça, o artigo 59.º é contrário à aplicação de qualquer legislação nacional que, sem justificação objectiva, entrave a possibilidade de um prestador de serviços exercer efectivamente essa liberdade (v. acórdão de 25 de Julho de 1991, *Collectieve Antennevoorziening Gouda*, C-288/89, *Colect.*, p. I-4007).

- 17 Na óptica do mercado único, e a fim de permitir realizar os seus objectivos, essa liberdade opõe-se igualmente à aplicação de qualquer legislação nacional que tenha como efeito tornar a prestação de serviços entre Estados-membros mais difícil que a prestação de serviços puramente interna de um Estado-membro.
- 18 Consequentemente, as prestações de serviços de transportes marítimos entre Estados-membros não podem estar sujeitas a condições mais rigorosas do que aquelas a que estão sujeitas as prestações de serviços análogas no plano interno.
- 19 Não tem pertinência, para este efeito, a circunstância, invocada pelo Governo francês, de que, nos termos do Regulamento n.º 3577/92, a livre prestação de serviços só se aplica aos transportes marítimos no interior dos Estados-membros progressivamente e dentro dos prazos nele fixados. Com efeito, este regulamento diz apenas respeito ao acesso dos prestadores de serviços dos outros Estados-membros à cabotagem marítima e não estabelece as regras que devem ser respeitadas nos transportes marítimos entre Estados-membros.
- 20 Admitir que esta circunstância possa autorizar os Estados-membros a imporem aos transportes marítimos entre Estados-membros encargos mais pesados do que os que incidem sobre os transportes internos equivaleria a privar de uma parte substancial do seu efeito útil a aplicação do regime da livre prestação de serviços aos

transportes marítimos entre Estados-membros, prevista pelo Regulamento n.º 4055/86.

- 21 Deve, assim, ser considerada como constituindo uma restrição à livre prestação de serviços de transporte marítimo, proibida nos termos do Regulamento n.º 4055/86, uma legislação nacional que, embora aplicável sem discriminação a todos os navios, quer sejam utilizados por prestadores nacionais ou de outros Estados-membros, estabeleça uma distinção consoante esses navios efectuem transportes internos ou transportes com destino a outros Estados-membros e garanta assim um benefício especial ao mercado interno e aos transportes internos do Estado-membro em questão.
- 22 Ora, é forçoso constatar que a legislação francesa em causa no presente processo prevê, relativamente aos serviços de transporte efectuados entre um porto francês e um porto de outro Estado-membro, um regime de tributação menos favorável do que relativamente aos serviços de transporte efectuados entre portos franceses.
- 23 Nestas condições, deve ser julgada procedente a acção da Comissão e declarado o incumprimento nos termos do pedido.

### Quanto às despesas

- 24 Por força do disposto no artigo 69.º, n.º 2, do Regulamento de Processo, a parte vencida deve ser condenada nas despesas. Tendo a República Francesa sido vencida, há que condená-la nas despesas.

Pelos fundamentos expostos,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA

decide:

- 1) Ao manter em vigor um sistema de cobrança de taxas de embarque e de desembarque de passageiros, pela utilização, por um navio, de instalações portuárias situadas no seu território continental ou insular, quando os passageiros provenham de portos situados noutra Estado-membro ou para eles se dirijam, enquanto, no caso de um transporte entre dois portos situados no território nacional, tais taxas só são cobradas pelo embarque no porto continental ou insular, e ao manter um nível de taxas mais elevado, quando os passageiros provenham de ou se destinem a portos situados num outro Estado-membro, que o nível aplicável aos passageiros destinados a um porto situado no território nacional, a República Francesa não cumpriu as obrigações que lhe incumbem por força do artigo 1.º do Regulamento (CEE) 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 Estados-membros para países terceiros.
  
- 2) A República Francesa é condenada nas despesas.

Due

Mancini

Moitinho de Almeida

Díez de Velasco

Edward

Kakouris

Joliet

Schockweiler

Rodríguez Iglesias

Grévisse

Zuleeg

Kapteyn

Murray

Proferido em audiência pública no Luxemburgo, em 5 de Outubro de 1994.

O secretário

R. Grass

O presidente

O. Due