

ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Sexta Secção)

13 de Junho de 2002 *

Nos processos apensos C-430/99 e C-431/99,

que têm por objecto pedidos dirigidos ao Tribunal de Justiça, nos termos do artigo 234.º CE, pelo Raad van State (Países Baixos), destinados a obter, nos litígios pendentes neste órgão jurisdicional entre

Inspecteur van de Belastingdienst Douane, district Rotterdam,

e

Sea-Land Service Inc. (C-430/99),

Nedlloyd Lijnen BV (C-431/99),

uma decisão a título prejudicial sobre a interpretação dos artigos 92.º, 59.º e 56.º do Tratado CE (que passaram, após alteração, a artigos 87.º CE, 49.º CE e 46.º CE), e do Regulamento (CEE) n.º 4055/86 do Conselho, de 22 de Dezembro

* Língua do processo: neerlandês.

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 (Sexta Secção),

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

advogado-geral: S. Alber,
secretário: L. Hewlett, administradora,

vistas as observações escritas apresentadas:

- em representação da Sea-land Service Inc., por G. J. W. Smallegange, advocaat,
- em representação da Nedlloyd Lijnen BV, por A. J. Braakman, advocaat,
- em representação do Governo neerlandês, por M. A. Fierstra, na qualidade de agente,
- em representação da Comissão das Comunidades Europeias, por D. Triantafyllou, B. Mongin e H. M. H. Speyart, na qualidade de agentes,

visto o relatório para audiência,

ouvidas as alegações da Sea-Land Service Inc., representada por G. J. W. Smallegange, da Nedlloyd Lijnen BV, representada por A. J. Braakman, do Governo neerlandês, representado por H. G. Sevenster, na qualidade de agente, e da Comissão, representada por H. M. H. Speyart, na audiência de 4 de Julho de 2001,

ouvidas as conclusões do advogado-geral apresentadas na audiência de 20 de Setembro de 2001,

profere o presente

Acórdão

1 Por decisões de 4 de Novembro de 1999, que deram entrada no Tribunal de Justiça em 8 de Novembro do mesmo ano, o Raad van State submeteu, nos termos do artigo 234.º CE, quatro questões prejudiciais sobre a interpretação dos artigos 92.º, 59.º e 56.º do Tratado CE (que passaram, após alteração, a artigos 87.º CE, 49.º CE e 46.º CE), e 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).

2 Estas questões foram suscitadas no quadro de dois litígios que opõem, respectivamente, o Inspecteur van de Belastingdienst Douane, district Rotterdam (a seguir «Inspecteur»), à Sea-Land Service Inc. (a seguir «Sea-Land») e à Nedlloyd Lijnen BV (a seguir «Nedlloyd») a propósito do pagamento de uma taxa referente à assistência à navegação.

Enquadramento jurídico

Regulamentação comunitária

- 3 Segundo o artigo 61.º, n.º 1, do Tratado CE (que passou, após alteração, a artigo 51.º, n.º 1, CE), a livre prestação de serviços em matéria de transportes é regulada pelas disposições constantes do título relativo aos transportes.
- 4 O artigo 84.º do Tratado CE (que passou, após alteração, a artigo 80.º CE) enuncia, no seu n.º 1, que essas disposições são aplicáveis aos transportes por caminho-de-ferro, por estrada e por via navegável. O n.º 2 desse artigo prevê que o Conselho «pode decidir se, em que medida, e por que processo, podem ser adoptadas, para os transportes marítimos e aéreos, disposições adequadas». Com base nesse artigo, o Conselho adoptou, em 22 de Dezembro de 1986, o Regulamento n.º 4055/86.
- 5 O artigo 1.º desse regulamento estabelece:

«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.

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;

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.»

- 6 O artigo 8.º do Regulamento n.º 4055/86 está redigido da seguinte forma:

«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.»

- 7 Nos termos do artigo 9.º do referido regulamento, «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»

Regulamentação nacional

- 8 A Scheepvaartverkeerswet [lei sobre a navegação, na versão resultante da lei de 7 de Julho de 1994 (*Staatsblad* 1994, n.º 585), a seguir «SVW»], que entrou em vigor em 1 de Outubro de 1995, prevê designadamente, no âmbito do sistema de assistência à navegação («verkeersbegeleidingssysteem», a seguir «sistema VBS»), a criação de uma taxa como contrapartida por essa assistência (a seguir «taxa VBS»). Anteriormente, os custos daí resultantes eram cobertos pelas taxas de pilotagem, cujo serviço foi privatizado nos Países Baixos em 1995. Na época pertinente para efeitos da solução dos litígios nos processos principais, a taxa VBS só tinha de ser paga pelos navios de alto mar.
- 9 O artigo 1.º, n.º 1, alínea i), da SVW define assistência à navegação como a realização e a manutenção, de forma sistemática e interactiva, de uma navegação segura e fluida através de meios em pessoal e em infra-estrutura.

10 Nos termos do artigo 15.ºc, n.º 1, da SVW, o capitão, o proprietário ou o fretador de um navio abrangido pelo sistema VBS está obrigado a pagar a taxa VBS e a dar as informações necessárias à fixação do seu montante.

11 O artigo 15.ºd da SVW estabelece:

«1. A taxa VBS destina-se a compensar os custos de assistência à navegação, a cargo do Estado, na medida em que essa assistência constitui uma prestação individual de serviços.

2. A taxa a que se refere o n.º 1 é devida ao Estado. Por via administrativa serão determinados os canais de navegabilidade em que a taxa é aplicável, os critérios de aplicação dessa taxa e as isenções.

3. A taxa a que se refere o n.º 1 será fixada por decreto ministerial. Este definirá igualmente as regras relativas à cobrança e às modalidades de pagamento.»

12 As disposições do artigo 15.ºd, n.º 2, da SVW foram executadas pelo Besluit verkeersbegeleidingstarieven scheepvaartverkeer (decreto relativo à taxa para a assistência no sector da navegação marítima), de 4 de Novembro de 1994 (*Staatsblad* 1994, n.º 807; a seguir «decreto BVS»). Em conformidade com o disposto no artigo 2.º, n.º 1, do decreto BVS, a taxa VBS, fixada por decreto ministerial, é devida pela navegação de um navio de alto mar numa das zonas seguintes:

a) Eems;

b) Den Helder;

c) Noordzeekanaal;

d) Nieuwe Waterweg e

e) Weterschelde.

13 Nos termos do artigo 4.º, n.º 1, do decreto BVS, a base tributável e o montante da taxa VBS serão fixados em função do comprimento do navio, arredondado para metros completos, só se atendendo aos metros completos.

14 Segundo o artigo 5.º, n.º 1, do decreto BVS, a taxa VBS não será devida se a embarcação pertencer a uma das seguintes categorias:

a) embarcações até 41 metros de comprimento;

b) navios de guerra neerlandeses;

c) outros navios de propriedade ou na posse do Estado;

- d) outros navios de guerra que não sejam neerlandeses se tal houver sido acordado com o Estado do pavilhão dos referidos navios;

- e) navios procedentes de um porto, ancoradouro ou fundeadouro numa zona sujeita à taxa, que abandonem o canal para se fazerem ao mar e que posteriormente voltem a entrar pelo mesmo canal;

- f) navios que entrem num porto, ancoradouro ou fundeadouro neerlandês, sem ser para o exercício de uma actividade económica.

15 O artigo 15.º d, n.º 3, da SVW, foi executado pelo Regeling verkeersbegeleidings-tarieven scheepvaartverkeer (regulamento relativo à taxa para a assistência no sector da navegação marítima), de 14 de Setembro de 1995 (*Nederlandse Staatscourant* 1995, n.º 8). Este prevê uma taxa de 250 NLG para embarcações com um comprimento entre 41 e 100 metros, dando cada metro adicional origem a um suplemento de taxa de 17 NLG, com o limite de 2 800 NLG para embarcações de comprimento igual ou superior a 250 metros.

Os litígios nos processos principais e as questões prejudiciais

16 O Inspecteur enviou, respectivamente, à Sea-Land, sociedade de direito americano com sede em Wilmington (Estados Unidos), e à Nedlloyd, sociedade de direito neerlandês com sede em Roterdão (Países Baixos), facturas para cobrança da taxa VBS. Estas duas sociedades de transporte marítimo reclamaram das referidas facturas. O Inspecteur indeferiu essas reclamações por decisões de 5 de Fevereiro e de 15 e 19 de Maio de 1996. Por decisões de 19 de Janeiro de 1998, o Arrondissementsrechtbank te Rotterdam (Países Baixos) considerou que os

recursos interpostos dessas decisões eram procedentes e, por conseguinte, anulou-as. O Inspecteur recorreu dessas decisões para o Raad van State.

- 17 A Sea-Land e a Nedlloyd sustentaram no órgão jurisdicional de reenvio que a taxa VBS era contrária à livre prestação de serviços. Com efeito, a diferença de tratamento entre as embarcações fluviais e os navios de alto mar, no que toca à sujeição à taxa VBS, implica uma discriminação proibida pelo Tratado. As referidas sociedades também alegaram que a isenção da taxa VBS, prevista especialmente para a navegação fluvial, deve ser qualificada de auxílio na acepção do artigo 92.º, n.º 1, do Tratado. Como esse auxílio não foi notificado à Comissão, entendem que o mesmo é ilegal.
- 18 Segundo o Inspecteur, a obrigação de participar no sistema VBS e de pagar a taxa VBS constitui uma medida legal, indistintamente aplicável a todos os navios de comprimento igual ou superior a 41 metros, independentemente da sua nacionalidade. Todavia, para o caso de se considerar que essa taxa constitui um obstáculo à livre prestação de serviços, a mesma faz parte da derrogação a que se refere o acórdão de 30 de Novembro de 1995, Gebhard (C-55/94, Colect., p. I-4165), ou, pelo menos, da justificada por razões de segurança pública, como prevista pelo artigo 56.º do Tratado, interpretado em conjugação com o artigo 66.º do mesmo Tratado (actual artigo 55.º CE). Além disso, o Inspecteur alega que a isenção da taxa VBS se aplica indistintamente no que respeita à nacionalidade das embarcações fluviais. Por conseguinte, há qualquer distorção da concorrência no mercado em causa, ou seja, o da navegação fluvial, e as trocas intracomunitárias também não são afectadas de um modo sensível. Todavia, para o caso de a isenção ser considerada um auxílio, o Inspecteur sublinhou que o benefício financeiro é de tal modo reduzido que deve ser considerado um auxílio *de minimis* que, como tal, é legal. De resto, o sistema de financiamento público de uma infra-estrutura, como o regime da taxa VBS, pode ser considerado uma medida geral de política económica.
- 19 O Raad van Staten recorda que, graças à assistência à navegação, as informações podem ser imediatamente transmitidas aos navios que circulam nas zonas onde o tráfego é muito denso ou onde se verifiquem muitos transportes de carga perigosa

que tornam a navegação difícil, informações essas que visam sobretudo promover a segurança da navegação.

20 Segundo o referido órgão jurisdicional, a taxa VBS não constitui nem uma discriminação directa nem uma discriminação indirecta em razão da nacionalidade. Por um lado, essa taxa não depende do pavilhão arvorado pelo navio. Por outro, a isenção da taxa VBS de que gozam as embarcações fluviais justifica-se por razões objectivas. No entanto, não se pode excluir que a obrigação de participar no sistema VBS e a obrigação concomitante de liquidar a taxa VBS comportem uma restrição não discriminatória à livre prestação de serviços. Nesse caso, há que examinar se esse entrave se inclui entre as derrogações previstas pelo Tratado, designadamente a prevista no seu artigo 56.º

21 Além disso, o órgão jurisdicional de reenvio interroga-se sobre se a isenção das embarcações fluviais constitui um auxílio proibido pelo artigo 92.º do Tratado. Considera que a isenção da taxa VBS se justifica pela natureza e pela arquitectura interna do sistema. De qualquer modo, é duvidoso que essa medida falseie a concorrência ou afecte as trocas entre Estados-Membros. A este propósito, o órgão jurisdicional de reenvio sublinha que a navegação marítima e a navegação fluvial não podem ser consideradas um único e mesmo mercado, designadamente no que respeita ao eixo Roterdão-Antuérpia. Admitindo que se trata de um auxílio, não é de excluir que deva ser considerado um auxílio *de minimis*.

22 Nestas condições, o Raad van State decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça as seguintes questões prejudiciais, que se encontram formuladas em termos idênticos nos dois processos principais:

«1) a) Um regime como o do VBS constitui, na medida em que estabelece a participação obrigatória na assistência à navegação, um obstáculo à livre

circulação de serviços na aceção do Regulamento (CEE) n.º 4055/86 conjugado com o artigo 59.º [...] do Tratado CE?

- b) Em caso de resposta negativa, a situação é distinta se se exigir aos participantes no referido regime uma remuneração pelos serviços prestados?
- c) A resposta à questão 1) b) é diferente se se exigir esta remuneração às embarcações sujeitas ao regime, mas não aos demais utentes, tal como a navegação interior ou as embarcações com menos de 41 metros de comprimento?
- 2) a) Se um regime como o do VBS, com a obrigação conexa de pagar a taxa, constitui um obstáculo à livre circulação de serviços, será que este obstáculo cai no âmbito da derrogação prevista no artigo 56.º [...] do Tratado CE para disposições que se justificam por razões de segurança pública?
- b) Para responder à questão sob a) é relevante o facto de a taxa ser superior ao custo efectivo do serviço específico prestado a determinado navio?
- 3) Se um regime como o do VBS, com a obrigação conexa de pagar a taxa, constitui um obstáculo à livre circulação de serviços e este obstáculo não for justificado com base no artigo 56.º [...] do Tratado CE, pode o mesmo ser justificado porque só comporta uma 'modalidade de venda' na aceção do acórdão Keck e Mithouard, não havendo assim qualquer discriminação, ou porque satisfaz os requisitos que o Tribunal de Justiça desenvolveu noutros acórdãos, em especial, no acórdão Gebhard?

4) a) Deve considerar-se que um regime de um Estado-Membro, como o regime VBS, é um auxílio na acepção do artigo 92.º [...], n.º 1, do Tratado CE, na medida em que isenta determinadas categorias de embarcações, em especial, a navegação interior, da obrigação de pagar a taxa?

b) Em caso de resposta afirmativa, será que este auxílio cai no âmbito da proibição enunciada nessa disposição?

c) Em caso de resposta afirmativa à questão 4) b), a qualificação de medida proibida pelo direito comunitário, salvo para as embarcações isentas, tem apesar disso consequências, em conformidade com o direito comunitário, para efeitos da remuneração que devem pagar as embarcações que a tal estão obrigadas?»

23 Por despacho do presidente do Tribunal de Justiça de 17 de Dezembro de 1999, os processos C-430/99 e C-431/99 foram apensos para efeitos das fases escrita e oral e do acórdão.

Quanto às três primeiras questões

24 Através das suas três primeiras questões, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, em substância, se o Regulamento n.º 4055/86, conjugado com os artigos 56.º e 59.º do Tratado, se opõe a um sistema de assistência à navegação, como o sistema VBS em causa nos processos principais, que obriga os navios de alto mar de comprimento superior a 41 metros que participam obrigatoriamente nesse sistema a pagar uma taxa, enquanto outros navios, como as embarcações fluviais, são isentos dessa taxa.

- 25 A título preliminar, importa recordar que, no que respeita ao âmbito de aplicação material do Regulamento n.º 4055/86, da letra do seu artigo 1.º, n.º 1, resulta que esse regulamento se aplica a serviços de transporte marítimo entre Estados-Membros e entre Estados-Membros e países terceiros.
- 26 Relativamente ao âmbito de aplicação pessoal do Regulamento n.º 4055/86, importa sublinhar que, nos termos do seu artigo 1.º, n.ºs 1 e 2, a livre prestação dos serviços de transporte marítimo aplica-se aos nacionais dos Estados-Membros estabelecidos num Estado-Membro que não seja o do destinatário dos serviços, 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.
- 27 O artigo 58.º do Tratado CE (actual artigo 48.º CE), que, nos termos do artigo 1.º, n.º 3, do Regulamento n.º 4055/86, é aplicável à matéria que este regula, dispõe, no seu primeiro parágrafo, que as sociedades constituídas em conformidade com a legislação de um Estado-Membro e que tenham a sua sede social, administração central ou estabelecimento principal na Comunidade são equiparadas às pessoas singulares nacionais dos Estados-Membros.
- 28 Cabe ao órgão jurisdicional nacional verificar se as situações em causa nos processos principais integram, efectivamente, o âmbito de aplicação do Regulamento n.º 4055/86, como descrito nos n.ºs 25 e 26 do presente acórdão.
- 29 A exposição a que em seguida se procede baseia-se na premissa de ser esse efectivamente o caso, mesmo que só para uma das referidas situações.

- 30 Recorde-se que o Regulamento n.º 4055/86, adoptado com base no artigo 84.º, n.º 2, do Tratado, aprovou as regras de execução, no sector dos transportes marítimos, do princípio da livre prestação de serviços estabelecido pelo artigo 59.º do mesmo Tratado. O Tribunal de Justiça, aliás, pronunciou-se neste sentido ao considerar que o artigo 1.º, n.º 1, do referido regulamento 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 (acórdão de 5 de Outubro de 1994, Comissão/França, C-381/93, Colect., p. I-5145, n.º 10).
- 31 Além disso, dos artigos 1.º, n.º 3, e 8.º do Regulamento n.º 4055/86 resulta, designadamente, que este último torna aplicável à matéria que regula a totalidade das normas do Tratado sobre a livre prestação de serviços (v., neste sentido, acórdão Comissão/França, já referido, n.ºs 11 a 13).
- 32 Ora, segundo jurisprudência constante, a livre prestação de serviços, prevista pelo artigo 59.º do Tratado, exige não apenas a eliminação de qualquer discriminação contra o prestador de serviços estabelecido noutra Estado-Membro em razão da sua nacionalidade, mas também a supressão de qualquer restrição, ainda que indistintamente aplicada a prestadores nacionais e de outros Estados-Membros, quando seja susceptível de impedir, entravar ou tornar menos atractivas as actividades do prestador estabelecido noutra Estado-Membro, onde presta legalmente serviços análogos (v., nomeadamente, acórdãos de 18 de Junho de 1998, Corsica Ferries France, C-266/96, Colect., p. I-3949, n.º 56; de 23 de Novembro de 1999, Arblade e o., C-369/96 e C-376/96, Colect., p. I-8453, n.º 23, e de 20 de Fevereiro de 2001, Analir e o., C-205/99, Colect., p. I-1271, n.º 21). Nos termos desta regra, a livre prestação de serviços pode ser invocada por uma empresa relativamente ao Estado em que está estabelecida, quando os serviços sejam prestados a destinatários estabelecidos noutra Estado-Membro (v., designadamente, acórdãos Comissão/França, já referido, n.º 14, e de 29 de Abril de 1999, Ciola, C-224/97, Colect., p. I-2517, n.º 11).
- 33 A este respeito, importa observar que o sistema VBS, na medida em que obriga os navios de alto mar de comprimento superior a 41 metros a pagar uma taxa e

isenta as embarcações fluviais, independentemente do pavilhão e da nacionalidade das empresas que as exploram, não comporta qualquer discriminação baseada directamente na nacionalidade.

- 34 A Sea-Land e a Nedlloyd, apoiadas pela Comissão, alegam que o referido sistema as desfavorece indirectamente em razão da nacionalidade, pois a navegação fluvial, que está isenta da taxa VBS, processa-se maioritariamente sob pavilhão neerlandês. Ora, os navios que arvoram pavilhão de um Estado-Membro são explorados, regra geral, por operadores económicos nacionais, enquanto os armadores originários de outros Estados-Membros não exploram, em geral, navios matriculados no primeiro Estado.
- 35 Estes argumentos não podem ser acolhidos.
- 36 Embora seja verdade que os artigos 59.º do Tratado e 60.º, terceiro parágrafo, do mesmo Tratado (actual artigo 50.º, terceiro parágrafo, CE) proíbem todas as formas dissimuladas de discriminação que, embora baseadas em critérios aparentemente neutros, conduzem, de facto, ao mesmo resultado (v., designadamente, acórdão de 3 de Fevereiro de 1982, *Seco e Desquenne & Giral*, 62/81 e 63/81, *Recueil*, p. 223, n.º 8), também é verdade que uma diferença de tratamento só constitui uma discriminação se as situações em causa forem comparáveis (v., designadamente, acórdãos de 9 de Novembro de 1995, *Francovich*, C-479/93, *Colect.*, p. I-3843, n.º 23, e de 19 de Setembro de 2000, *Alemanha/Comissão*, C-156/98, *Colect.*, p. I-6857, n.º 84).
- 37 Ora, como resulta das decisões de reenvio, existem, no caso em apreço, diferenças objectivas entre os navios de alto mar de comprimento superior a 41 metros e as embarcações fluviais, designadamente no que respeita aos respectivos mercados, diferenças que demonstram, de resto, que essas duas categorias de meios de transporte não se encontram em situações comparáveis.

- 38 Todavia, é forçoso observar que o sistema VBS em causa nos processos principais, na medida em que obriga os navios de alto mar de comprimento superior a 41 metros a pagar uma taxa, é susceptível de entrar ou tornar menos atractiva a prestação desses serviços e constitui, portanto, uma restrição à sua livre circulação (v., neste sentido, acórdão Analir e o., já referido, n.º 22).
- 39 Importa recordar que a livre prestação de serviços, enquanto princípio fundamental do Tratado, só pode ser limitada por regulamentações justificadas por razões imperativas de interesse geral e que se apliquem a qualquer pessoa ou empresa que exerça uma actividade no território do Estado-Membro de acolhimento. Além disso, a fim de ser assim justificada, a regulamentação nacional em causa deve ser adequada a garantir a realização do objectivo que prossegue e não ultrapassar o que é necessário para atingir esse objectivo (v., designadamente, acórdão Analir e o., já referido, n.º 25).
- 40 Antes de mais, tal como já se observou, o sistema VBS não se aplica de forma discriminatória.
- 41 Em seguida, quanto à questão de saber se existem razões imperiosas de interesse geral susceptíveis de justificar a restrição à livre prestação de serviços resultante do referido sistema, deve recordar-se que a protecção da segurança pública consta dos motivos que, por força do artigo 56.º, n.º 1, do Tratado, podem justificar restrições decorrentes de um regime especial para os cidadãos estrangeiros. A protecção da segurança pública é assim, em princípio, susceptível de justificar igualmente medidas nacionais indistintamente aplicáveis, como se verifica nos processos principais (v., neste sentido, acórdão de 1 de Fevereiro de 2001, Mac Quen e o., C-108/96, Colect., p. I-837, n.º 28).
- 42 Ora, a assistência à navegação prestada no quadro do sistema VBS constitui um serviço náutico fundamental para a manutenção da segurança pública nas águas costeiras e portuárias e a taxa VBS, a que estão sujeitos os navios de alto mar de

comprimento superior a 41 metros, enquanto utilizadores desse serviço, serve o interesse geral da segurança pública nessas águas.

- 43 Por último, quanto à proporcionalidade, o sistema VBS, obrigando os navios de alto mar de comprimento superior a 41 metros a pagar uma taxa VBS, satisfaz esse critério desde que exista uma correlação efectiva entre o custo que representa o serviço de que beneficiam esses navios e o montante da referida taxa. O mesmo não se passa, designadamente, caso esse montante inclua factores de custo imputáveis a categorias de navios diferentes da dos navios de alto mar de comprimento superior a 41 metros, como, em especial, a das embarcações fluviais.
- 44 Por conseguinte, há que responder às três primeiras questões no sentido de que, relativamente a situações que integram o âmbito de aplicação do Regulamento n.º 4055/86, este último, interpretado em conjugação com os artigos 56.º e 59.º do Tratado, não se opõe a um sistema de assistência à navegação, como o sistema VBS em causa nos processos principais, que impõe o pagamento de uma taxa aos navios de alto mar de comprimento superior a 41 metros que participam obrigatoriamente nesse sistema, enquanto outros navios, como as embarcações fluviais, são isentos dessa taxa, desde que exista uma correlação efectiva entre o seu montante e o custo que representa o serviço de que beneficiam esses navios de alto mar.

Quanto à quarta questão

- 45 Através da sua quarta questão, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, em substância, se um sistema de assistência à navegação, como o sistema VBS em causa nos processos principais, constitui um auxílio de Estado na acepção do

artigo 92.º, n.º 1, do Tratado, na medida em que, embora imponha o pagamento de uma taxa aos navios de alto mar de comprimento superior a 41 metros que participam obrigatoriamente nesse sistema, isenta dessa mesma taxa outros navios, em especial as embarcações fluviais.

46 A este propósito, importa recordar que, segundo uma jurisprudência constante, compete apenas ao juiz nacional, a quem foi submetido o litígio e que deve assumir a responsabilidade pela decisão jurisdicional a tomar, apreciar, tendo em conta as especificidades do processo, tanto a necessidade de uma decisão prejudicial para poder proferir a sua decisão como a pertinência das questões que coloca ao Tribunal de Justiça (v., designadamente, acórdão de 15 de Dezembro de 1995, Bosman, C-415/93, Colect., p. I-4921, n.º 59). Não obstante, o Tribunal de Justiça considerou não poder pronunciar-se sobre uma questão prejudicial colocada por um órgão jurisdicional nacional quando é manifesto que a interpretação ou a apreciação da validade de uma regra comunitária, solicitadas pela jurisdição nacional, não têm qualquer relação com a realidade ou com o objecto do litígio no processo principal, quando o problema é hipotético ou ainda quando o Tribunal de Justiça não dispõe dos elementos de facto e de direito necessários para responder utilmente às questões que lhe são colocadas (v., designadamente, acórdão de 13 de Julho de 2000, Idéal tourisme, C-36/99, Colect., p. I-6049, n.º 20).

47 Ora, importa observar que a quarta questão é irrelevante para a solução dos litígios nos processos principais, que respeitam à obrigação de a Sea-Land e a Nedlloyd pagarem a taxa VBS. No caso em apreço, os devedores de uma contribuição obrigatória não podem invocar que a isenção de que beneficiam outras pessoas constitui um auxílio de Estado para se subtraírem ao pagamento da referida contribuição (v. acórdão de 20 de Setembro de 2001, Banks, C-390/98, Colect., p. I-6117, n.º 80).

48 Consequentemente, não há que responder à quarta questão.

Quanto às despesas

- 49 As despesas efectuadas pelo Governo neerlandês e pela Comissão, que apresentaram observações ao Tribunal, não são reembolsáveis. Revestindo o processo, quanto às partes nas causas principais, 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 Raad van State, por decisões de 4 de Novembro de 1999, declara:

Relativamente a situações que sejam abrangidas pelo âmbito de aplicação 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, este regulamento, interpretado em conjugação com os artigos 56.º e 59.º do Tratado CE (que

passaram, após alteração, a artigos 46.º CE e 49.º CE), não se opõe a um sistema de assistência à navegação, como o «verkeersbegeleidingssysteem» em causa nos processos principais, que impõe o pagamento de uma taxa aos navios de alto mar de comprimento superior a 41 metros que participam obrigatoriamente nesse sistema, enquanto outros navios, como as embarcações fluviais, são isentos dessa taxa, desde que exista uma correlação efectiva entre o seu montante e o custo que representa o serviço de que beneficiam esses navios de alto mar.

Macken

Gulmann

Puissochet

Schintgen

Cunha Rodrigues

Proferido em audiência pública no Luxemburgo, em 13 de Junho de 2002.

O secretário

O presidente da Sexta Secção

R. Grass

F. Macken