



## Repertoriul jurisprudenței

CONCLUZIILE AVOCATULUI GENERAL  
DOMNUL ANDREA BIONDI  
prezentate la 26 iunie 2025<sup>1</sup>

**Cauza C-413/24**

**Vlaams Gewest  
împotriva  
P&O North Sea Ferries Limited,  
P&O Ferries Limited,  
cu participarea:  
P&O North Sea Ferries Limited**

[cerere de decizie preliminară formulată de ondernemingsrechtbank Gent, afdeling Oostende (Tribunalul pentru Întreprinderi din Gent, Secția din Ostende, Belgia, Belgia)]

„Trimitere preliminară – Libertatea de a presta servicii – Transporturi maritime – Articolul 56 TFUE – Regulamentul nr. 4055/86 – Domeniu de aplicare personal – Sistemul de trafic al navelor – Taxă forfetară pentru utilizarea obligatorie a sistemului – Criteriu referitor la lungimea navelor – Scutirea voiajelor între două porturi ale aceluiași stat membru – Restricție – Justificare – Motiv imperativ de interes general – Siguranța navigației în apele portuare – Principiile necesității și proporționalității – Aplicarea dreptului Uniunii după retragerea Regatului Unit – Articolele 5 și 191 din Acordul comercial și de cooperare între Regatul Unit și Uniunea Europeană – Efect direct – Lipsă”

### I. Introducere

1. Ieșirea Regatului Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord din Uniunea Europeană a avut impact asupra tuturor sferelor activității economice, iar operatorii de transport maritim care efectuează curse pe rute între Europa continentală și Regatul Unit au fost de asemenea afectați. Prezenta cerere de decizie preliminară, formulată de ondernemingsrechtbank Gent, afdeling Oostende (Tribunalul pentru Întreprinderi din Gand, Secția din Oostende, Belgia), oferă Curții posibilitatea, pe de o parte, de a-și completa jurisprudența privind libertatea de a presta servicii în transporturile maritime și, pe de altă parte, de a stabili dacă această libertate de a presta servicii poate fi invocată în condiții neschimbate după ieșirea Regatului Unit.

2. Atunci când se îndreaptă către porturi maritime flamande, operatorii de transport maritim sunt obligați să respecte normele prevăzute de decret betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum (Decretul din 16 iunie 2006 privind asistența acordată în cadrul

<sup>1</sup> Limba originală: franceza.

transportului naval pe căile de acces maritime și organizarea Centrului Maritim de Salvare și Coordonare<sup>2</sup>, denumit în continuare „Decretul din 16 iunie 2006”). Articolul 37 din Decretul din 16 iunie 2006 prevede că o taxă<sup>3</sup>, al cărei quantum este stabilit de guvernul flamand<sup>4</sup>, se datorează pentru utilizarea obligatorie a prestărilor de servicii ale sistemului de trafic al navelor de către navele care au ca destinație un port situat în sectorul operațional al sistemului menționat<sup>5</sup>. Aceasta trebuie plătită de fiecare navă cu o lungime mai mare de 41 de metri care vine dinspre mare și are drept destinație un port flamand care este integrat în sistemul de trafic al navelor<sup>6</sup>. În cazul în care o navă intră în zona respectivă de mai multe ori în aceeași zi, taxa se datorează o singură dată<sup>7</sup>. Taxa nu este datorată în cazul navigației între porturile flamande<sup>8</sup>. Pe de altă parte, Decretul din 16 iunie 2006 prevede în mod expres că nu se datorează nicio taxă în cazul navigației interioare pentru navele cu o lungime de până la 41 de metri<sup>9</sup> și pentru alte categorii de nave<sup>10</sup>. Se stabilește o sumă forfetară pentru taxă în funcție de lungimea navei în cauză<sup>11</sup>.

3. Începând din 1996, Het Vlaamse Gewest (Regiunea Flamandă, Belgia) emite către P&O North Sea Ferries Limited (filiala belgiană) (denumită în continuare „P&O” sau „pârâta din litigiul principal”) <sup>12</sup> facturi, pe de o parte, pentru servicii de pilotaj și, pe de altă parte, pentru utilizarea obligatorie a sistemului de trafic al navelor. Deși facturile referitoare la aceste servicii au fost achitate, P&O a contestat în mod sistematic facturile privind sistemul de trafic al navelor atunci când navighează spre sau dinspre Zeebrugge (Belgia), astfel încât creanța Regiunii Flamande se ridică, în total, la peste 13 milioane de euro.

4. Regiunea flamandă a sesizat instanța de trimitere în vederea obligării P&O la plata facturilor rămase neachitate începând cu 30 aprilie 1996, majorate, dacă este cazul, cu dobânzile legale<sup>13</sup>.

5. P&O susține în fața instanței de trimitere că taxa pentru serviciile de asigurare a traficului maritim, precum și obligația de a face uz de serviciile de trafic maritim pe care le furnizează ar crea un obstacol în calea libertății de a presta servicii în transporturile maritime dinspre și spre Zeebrugge și ar fi contrare articolului 56 TFUE, precum și articolului 1 din Regulamentul (CEE) nr. 4055/86 al Consiliului din 22 decembrie 1986 de aplicare a principiului libertății de a presta

<sup>2</sup> Belgisch Staatsblad, 26 octombrie 2006, p. 57703.

<sup>3</sup> În dosarul aflat la dispoziția Curții, această taxă este de asemenea desemnată drept redevență, retribuire (potrivit calificării reținute de Curtea Constituțională belgiană în hotărârea 44/2010 din 29 aprilie 2010, menționată la punctul 20 din cererea de decizie preliminară) sau remunerație. În conformitate cu definiția dată la articolul 37bis alineatul 1 punctul 1 din Decretul din 16 iunie 2006, ne vom referi, în textul prezentelor concluzii, la termenul „taxă”.

<sup>4</sup> Articolul 37 alineatul 2 din Decretul din 16 iunie 2006.

<sup>5</sup> Articolul 37 alineatul 1 din Decretul din 16 iunie 2006.

<sup>6</sup> Articolul 37bis alineatele 2 și 3 din Decretul din 16 iunie 2006.

<sup>7</sup> Articolul 37bis alineatul 2 al doilea paragraf din Decretul din 16 iunie 2006.

<sup>8</sup> Articolul 37bis alineatul 2 al treilea paragraf din Decretul din 16 iunie 2006.

<sup>9</sup> Din cererea de decizie preliminară reiese că lungimea minimă a fost stabilită la 41 de metri în 2023. Între 2008 și 2023, aceasta era stabilită la 46 de metri.

<sup>10</sup> Articolul 37bis alineatul 3 din Decretul din 16 iunie 2006. Pentru categoriile scutite desemnate de guvernul flamand, a se vedea articolul 37 alineatul 1 punctele 1 și 2 din acest decret.

<sup>11</sup> În conformitate cu prevederile articolului 37bis alineatul 5 din Decretul din 16 iunie 2006.

<sup>12</sup> P&O este o societate de drept englez care își desfășoară activitatea în Belgia în sectorul transportului maritim de pasageri și de mărfuri între Regatul Unit și Europa continentală.

<sup>13</sup> În plus, acțiunea formulată de reclamanta din litigiul principal are ca obiect obligarea P&O la plata facturilor scadente în cursul judecății sau, cel puțin, obținerea unei suspendări a judecării cauzei cu privire la acest aspect (a se vedea punctele 9 și 10 din cererea de decizie preliminară).

servicii în transporturile maritime între state membre și între state membre și țări terțe<sup>14</sup>. În special, scutirea traficului dintre porturile flamande ar constitui o discriminare interzisă. Pe de altă parte, taxele suportate de prestatorii de servicii de transport maritim nu ar avea, în realitate, nicio legătură cu utilizarea efectivă a serviciilor de trafic maritim. Din această perspectivă, reglementarea națională ar constitui de asemenea o restricție nejustificată privind libertatea de a presta servicii în transporturile maritime<sup>15</sup>.

6. Regiunea flamandă susține că dreptul Uniunii permite restricții justificate privind libertatea de a presta servicii, astfel cum Curtea a admis deja<sup>16</sup>, și că scutirea traficului dintre porturile flamande ar avea drept scop evitarea plății redevenței de mai multe ori<sup>17</sup>. Aceasta arată că serviciile de trafic maritim cuprind în esență siguranța și fluidizarea navigației, gestionarea și operarea radarelor din zona Scheldt necesare pentru gestionarea și supravegherea navigației în zonă, furnizarea de informații și de echipamente pentru pilotarea la distanță, punerea în aplicare a gestionării nautice comune cu Țările de Jos pentru un trafic maritim sigur și fluid în regiune, sprijinirea și coordonarea operațiunilor de salvare și de remorcare pe mare, precum și gestionarea și monitorizarea convențiilor încheiate între Regiunea Flamandă și serviciile flamande de căpitanie.

7. Instanța de trimitere exprimă îndoieli cu privire la caracterul discriminatoriu sau restrictiv al scutirii. În plus, aceasta constată că, deși condițiile de acces în porturile flamande sunt fundamental diferite, se aplică totuși un tarif forfetar, care variază numai în funcție de lungimea navei. Aplicarea unui astfel de tarif ridică problema dacă obstacolul în calea libertății de a presta servicii, pe care îl reprezintă eventual taxa pentru utilizarea sistemului de trafic al navelor calculată exclusiv în funcție de lungimea navei, poate fi justificat în mod obiectiv.

8. În sfârșit, P&O susține în fața instanței de trimitere că, în temeiul articolului 191<sup>18</sup> din Acordul comercial și de cooperare între Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice, pe de o parte, și Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord, pe de altă parte (denumit în continuare „ACC”)<sup>19</sup>, ea ar putea continua să se prevaleze, în ceea ce privește facturile emise după ieșirea Regatului Unit din Uniune, de conflictul dintre reglementarea flamandă și libertatea de a presta servicii, astfel cum este garantată de dreptul Uniunii, ceea ce reclamanta din litigiul principal contestă.

<sup>14</sup> JO 1986, L 378, p. 1, astfel cum a fost rectificat (a se vedea rectificarea JO 1987, L 93, p. 17) și ulterior modificat prin Regulamentul (CEE) nr. 3573/90 al Consiliului din 4 decembrie 1990 (JO 1990, L 353, p. 16). Articolul 1 alineatul (1) din acest regulament prevede că „[l]ibertatea de a presta servicii de transport maritim între state membre și între state membre și țări terțe se aplică resortisanților statelor membre stabiliți într-un stat membru, altul decât cel al destinatarului serviciilor”. Al treilea alineat al acestui articol prevede că „[d]ispozițiile articolelor 55-58 și 62 [din Tratatul CEE] se aplică aspectelor reglementate de prezentul regulament”.

<sup>15</sup> P&O susține în special că navele care navighează între două porturi flamande pot, în funcție de itinerarul lor, să beneficieze de servicii de trafic maritim pe o rută mult mai lungă decât cea utilizată de navele care vin dinspre mare. În plus, navigația spre portul Anvers (Belgia) ar implica servicii de trafic maritim mult mai active, având în vedere că Anvers este un port foarte aglomerat, iar căile navigabile sunt tot mai înguste. Cu toate acestea, navele care navighează între un port flamand și portul Anvers nu trebuie să plătească o taxă pentru a beneficia de aceste servicii. Costul acestora din urmă ar fi, așadar, suportat de operatorii supuși plății taxei.

<sup>16</sup> Regiunea Flamandă invocă în această privință Hotărârea din 13 iunie 2002, *Sea-Land Service și Nedlloyd Lijnen* (C-430/99 și C-431/99, EU:C:2002:364).

<sup>17</sup> Precum, de exemplu, o dată la sosirea, de pe mare, într-un port flamand, apoi din nou la sosirea într-un alt port flamand din acest prim port.

<sup>18</sup> Textul acestui articol este reprodus la nota de subsol 51 din prezentele concluzii.

<sup>19</sup> JO 2021, L 149, p. 10.

## II. Întrebările preliminare și procedura în fața Curții

9. În aceste condiții, ondernemingsrechtbank Gent, afdeling Oostende (Tribunalul pentru Întreprinderi din Gent, Secția din Oostende) a hotărât să suspende judecarea cauzei și, prin decizia primită la grefa Curții la 13 iunie 2024, să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:

- „1) O reglementare care guvernează serviciile furnizate într-un sistem de prestări de servicii pentru traficul navelor, cu un tarif uniform bazat numai pe lungimea navei, care se aplică traficului maritim către un port flamand venind dinspre portul unui alt stat membru, dar care nu se aplică traficului dintre porturile flamande întrucât acest trafic este scutit de tarif, constituie un obstacol în calea libertății de a presta servicii prin punerea în aplicare a Regulamentului [nr. 4055/86] coroborat cu articolul 56 [TFUE]?
- 2) În cazul aplicării unui tarif uniform s numai pe lungimea navei, precum cel utilizat de sistemul de prestări de servicii pentru traficul navelor, pentru accesul în porturi care diferă în mod semnificativ, acest tarif este contrar libertății de a presta servicii prevăzute la articolul 56 TFUE și în [...] Regulamentul [nr. 4055/86] [...], având în vedere că acesta nu ține cont de alți factori importanți specifici rutei de navigație înspre port, precum distanța parcursă de navă în sectorul sistemului de prestări de servicii pentru traficul navelor, distanța dintre largul mării și port, complexitatea și particularitățile portului?
- 3) Articolul 191 din [ACC] trebuie interpretat în sensul că, chiar și după retragere, prestatorii de servicii stabiliți în Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord mai pot invoca dreptul Uniunii, iar [prima și a doua întrebare] trebuie să primească același răspuns atât înainte, cât și după retragerea Regatului Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord?”

10. Regiunea Flamandă, P&O, precum și Comisia Europeană au depus observații scrise.

## III. Analiză

### A. Cu privire la prima și la a doua întrebare preliminară

11. Cu titlu introductiv, amintim că dispozițiile tratatului referitoare la libertatea de a presta servicii au devenit aplicabile integral în sectorul transporturilor maritime, în conformitate cu prevederile articolului 84 alineatul (2) CE coroborat cu articolul 61 CEE<sup>20</sup>, prin Regulamentul nr. 4055/86, care a stabilit măsurile de aplicare, în sectorul transporturilor maritime, a acestei libertăți fundamentale. Astfel, din articolul 1 alineatul (3) și din articolul 8 din acest regulament rezultă că acesta din urmă determină aplicabilitatea în materia pe care o reglementează a integralității normelor tratatului referitoare la libertatea de a presta servicii<sup>21</sup>. Prin urmare, având în vedere această trimitere expresă din Regulamentul nr. 4055/86 la dispozițiile tratatului referitoare la libertatea de a presta servicii, o măsură națională care reglementează serviciile de transport maritim va trebui să fie conformă cu jurisprudența clasică a Curții privind eliminarea oricărei discriminări pe motiv de cetățenie sau naționalitate și a oricărei restricții nejustificate<sup>22</sup>.

<sup>20</sup> Devenite articolul 100 TFUE și, respectiv, articolul 58 TFUE.

<sup>21</sup> A se vedea Hotărârea din 13 iunie 2002, Sea-Land Service și Nedlloyd Lijnen (C-430/99 și C-431/99, EU:C:2002:364, punctele 30 și 31).

<sup>22</sup> A se vedea Hotărârea din 13 iunie 2002, Sea-Land Service și Nedlloyd Lijnen (C-430/99 și C-431/99, EU:C:2002:364, punctul 32).

12. Din această jurisprudență reiese că libertatea de a presta servicii, a cărei punere în aplicare o constituie Regulamentul nr. 4055/86, interzice nu numai orice discriminare pe motiv de cetățenie sau naționalitate a unui prestator de servicii stabilit în alt stat membru, precum și orice restricție privind libertatea de a presta servicii, chiar dacă aceasta se aplică fără a distinge între prestatorii naționali și cei din alte state membre, atunci când este de natură să interzică, să îngreuneze sau să facă mai puțin atractive activitățile prestatorului stabilit în alt stat membru, unde acesta furnizează în mod legal servicii similare<sup>23</sup>.

13. Astfel, libertatea de a presta servicii se opune aplicării oricărei reglementări naționale al cărei efect este de a face ca prestarea de servicii între state membre să fie mai dificilă decât prestarea de servicii realizată exclusiv în cadrul unui stat membru, cu excepția cazului în care reglementarea respectivă este justificată de un motiv imperativ de interes general și cu condiția ca măsurile pe care le adoptă să fie necesare și proporționale<sup>24</sup>.

14. Prin intermediul primelor două întrebări preliminare, instanța de trimitere solicită Curții să se pronunțe cu privire la două aspecte distincte ale reglementării naționale. Prin urmare, vom examina mai întâi scutirea traficului dintre porturile flamande pe care aceasta o consacră, înainte de a analiza problema aplicării unui tarif uniform calculat numai în funcție de lungimea navelor.

#### *1. Cu privire la scutirea traficului dintre două porturi flamande*

15. Curtea a statuat deja că, în contextul stabilirii tarifelor pentru servicii de trafic maritim în porturi, un regim care prevedea un tratament preferențial al navelor care aveau dreptul de a practica cabotajul maritim – care era rezervat navelor care arborează pavilionul național – făcea o discriminare indirectă între operatorii economici întemeiată pe naționalitate, din moment ce navele care arborează pavilionul național erau, în general, exploatate de operatori naționali. Grupul favorizat părea să includă în principal operatori economici naționali<sup>25</sup>.

16. Prevăzând în mod explicit că navele care navighează între două porturi flamande sunt scutite de plata taxei necesare pentru utilizarea sistemului de trafic al navelor, criteriul pus în aplicare de reglementarea națională pentru a stabili dacă este necesar să se scutească navele în cauză este cel al caracterului *intern* al itinerarului.

17. Astfel cum a rezumat instanța de trimitere, o navă maritimă care navighează între Zeebrugge și Anvers într-un sens sau în altul este scutită de taxă, astfel încât serviciile de asistență sunt furnizate gratuit acestei nave, în timp ce aceleași servicii de trafic maritim furnizate unei nave care provine dintr-un port dintr-un alt stat membru vor fi facturate.

18. Este evident că serviciile de transport efectuate între un port flamand și portul unui alt stat membru sunt supuse unui regim de facturare mai puțin favorabil decât cel aplicat transportului dintre două porturi flamande<sup>26</sup>, ceea ce defavorizează operatorii precum P&O, care, deși

<sup>23</sup> A se vedea în acest sens Hotărârea din 18 iunie 1998, Corsica Ferries France (C-266/96, EU:C:1998:306, punctul 56), și Hotărârea din 13 iunie 2002, Sea-Land Service și Nedlloyd Lijnen (C-430/99 și C-431/99, EU:C:2002:364, punctul 32).

<sup>24</sup> A se vedea Hotărârea din 13 iunie 2002, Sea-Land Service și Nedlloyd Lijnen (C-430/99 și C-431/99, EU:C:2002:364, punctul 39 și jurisprudența citată), și Hotărârea din 14 noiembrie 2002, Gehe Naftiliaki ș.a. (C-435/00, EU:C:2002:661, punctul 20 și jurisprudența citată).

<sup>25</sup> A se vedea Hotărârea din 17 mai 1994, Corsica Ferries (C-18/93, EU:C:1994:195, punctele 32-34).

<sup>26</sup> În același sens, a se vedea Hotărârea din 5 octombrie 1994, Comisia/Franța (C-381/93, EU:C:1994:370, punctul 22). P&O subliniază, în mod întemeiat, că orice obstacol în calea libertății de a presta servicii, chiar dacă minor, este interzis [a se vedea Hotărârea din 13 decembrie 1989, Corsica Ferries (Franța) (C-49/89, EU:C:1989:649, punctul 8)].

navighează spre sau dinspre un port flamand, nu par să navigheze între porturi flamande. Chiar dacă reglementarea națională în discuție în litigiul principal nu rezervă acest trafic nici navelor care arborează pavilionul național (precum în Hotărârea Corsica Ferries<sup>27</sup>), nici navelor exploatate de operatori naționali, se poate presupune în mod legitim că operatorii economici belgieni sunt cei mai activi pe aceste rute maritime interne.

19. Regiunea Flamandă a susținut în fața instanței de trimitere că scutirea de care beneficiază navele care navighează între porturi flamande nu ar avea un efect negativ asupra navelor care navighează spre un port flamand venind dinspre un alt stat membru, întrucât acestea nu s-ar afla pe aceeași piață. Cu toate acestea, astfel cum susține P&O, cel puțin o parte dintre navele care navighează între porturi flamande se află pe aceeași piață ca navele care navighează spre sau dinspre mare pe rute intracomunitare.

20. Regiunea Flamandă susține, în plus, că fiecare navă care vine dinspre mare și se îndreaptă către un port flamand plătește pentru serviciile de trafic maritim primite. Nu este mai puțin adevărat că această asistență trebuie să fie asigurată și în ceea ce privește ruta dintre două porturi flamande și, prin urmare, de aceasta beneficiază navele scutite<sup>28</sup>. În consecință, pare dificil să se susțină, cum procedează Regiunea Flamandă, că scutirea s-ar întemeia pe criterii obiective, independente de originea sau de destinația navelor<sup>29</sup>.

21. Regiunea Flamandă explică de asemenea că scutirea ar urmări, în realitate, să excludă din domeniul de aplicare al taxei un anumit tip de navigație<sup>30</sup>. Este adevărat că, astfel cum a statuat Curtea în Hotărârea Sea-Land Service și Nedlloyd Lijnen<sup>31</sup>, o scutire care vizează un tip de navigație diferit de cel supus plății unei redevențe poate fi considerată compatibilă cu libertatea de a presta servicii în cazul în care ar fi vorba despre servicii diferite. Amintim totuși că, în cauza noastră, articolul 37bis din Decretul din 16 iunie 2006 nu distinge în funcție de tipul de navigație în cauză. În aceste condiții, nu ni se pare posibil să aprofundăm analogia cu situația în discuție în această hotărâre<sup>32</sup>.

22. Dacă, astfel cum susține de asemenea Regiunea Flamandă, articolul 37bis din Decretul din 16 iunie 2006 are, în fapt, scopul de a scuti navele care nu intră, prin ordin în temeiul dreptului Uniunii, în domeniul de aplicare al sistemului de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime<sup>33</sup>, trebuie să se constate din nou că un astfel de argument pare să rezulte mai degrabă dintr-o reconstrucție *a posteriori* a rațiunii de a fi a scutirii decât din criteriul reținut pentru scutire, astfel cum rezultă din însuși textul acestui articol.

<sup>27</sup> Hotărârea din 17 mai 1994 (C-18/93, EU:C:1994:195).

<sup>28</sup> Existența acestei scutiri este tocmai motivul pentru care, contrar a ceea ce susține, Regiunea Flamandă nu poate găsi un fundament în Hotărârea din 17 februarie 2005, Viacom Outdoor (C-134/03, EU:C:2005:94).

<sup>29</sup> În ceea ce privește cifrele furnizate de Regiunea Flamandă la punctul 36 din observațiile sale scrise, ne vom limita să arătăm că aceste cifre privesc numai anul 2013. În anul respectiv, traficul dintre porturile flamande ar fi reprezentat 1295 de mișcări [ale navelor]. 628 dintre aceste mișcări – respectiv puțin peste 40 % din traficul dintre porturile flamande – ar fi fost efectuate sub pavilion belgian. 385 de mișcări de nave au fost exclusiv între două porturi flamande, dintre care 373 (aproximativ 97 %) ar fi fost efectuate de nave care arborează pavilionul belgian. Nu este indicat locul de înregistrare a operatorilor de transport maritim ale căror nave arborau pavilionul belgian.

<sup>30</sup> Regiunea Flamandă lasă astfel să se înțeleagă că cea mai mare parte a traficului dintre două porturi flamande este realizată de nave destinate exclusiv navigației fluviale.

<sup>31</sup> Hotărârea din 13 iunie 2002 (C-430/99 și C-431/99, EU:C:2002:364, punctele 33, 34 și 36).

<sup>32</sup> A se vedea în special, pentru comparație cu situația în discuție în litigiul principal, punctul 44 din hotărârea menționată.

<sup>33</sup> Directiva 2002/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 27 iunie 2002 de instituire a unui sistem comunitar de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime și de abrogare a Directivei 93/75/CEE a Consiliului (JO 2002, L 208, p. 10, Ediție specială, 07/vol. 9, p. 161).

23. În special, având în vedere funcția asigurată de sistemul de trafic al navelor, amintită la punctul 6 din prezentele concluzii, cererea de decizie preliminară nu a identificat diferențe obiective între traficul dintre statele membre și traficul intern care să poată explica scutirea acestuia din urmă<sup>34</sup>.

24. Propunem, așadar, să se constate că regimul în discuție în litigiul principal, în măsura în care impune plata unei taxe navelor care navighează spre un port flamand, dar scutește de această taxă navele care navighează între două porturi flamande, este de natură să îngreuneze sau să facă mai puțin atractive activitățile prestatorului stabilit în alt stat membru, în care acesta furnizează servicii similare și constituie o restricție privind libera circulație a acestora<sup>35</sup>.

25. O astfel de restricție nu poate fi admisă decât dacă este justificată de motive de ordine publică, de siguranță publică și de sănătate publică, în conformitate cu cele prevăzute la articolele 51 și 52 TFUE aplicabile în materia liberei prestări de servicii în temeiul articolului 62 TFUE, sau de motive imperative de interes general consacrate de Curte<sup>36</sup>.

26. Or, niciunul dintre aceste motive nu este prezent în speță, singura justificare specifică<sup>37</sup> invocată de Regiunea Flamandă constând în a susține că scutirea traficului dintre porturile flamande ar urmări obiectivul de a evita ca navele care au intrat deja pe mare într-un port flamand să plătească de mai multe ori taxa pentru utilizarea sistemului de trafic al navelor.

27. În lipsa unei justificări valabile prezentate, trebuie să se constate existența unei restricții interzise.

## *2. Cu privire la aplicarea unui tarif uniform care nu ține seama decât de lungimea navelor*

28. Decretul din 16 iunie 2006 supune numai navele cu o lungime de cel puțin 41 de metri plății unei taxe forfetare pentru utilizarea sistemului de trafic al navelor atunci când navighează dinspre porturi din alte state membre cu destinația porturi flamande sau atunci când ies din aceste din urmă porturi pentru a ajunge în portul unui alt stat membru.

29. Aceste două aspecte ale reglementării flamande sunt cele care sunt examinate în continuare în raport cu articolul 1 din Regulamentul nr. 4055/86<sup>38</sup>.

30. Amintim că, în Hotărârea Sea-Land Service și Nedlloyd Lijnen, Curtea a examinat un sistem de trafic al navelor care impunea plata unei redevențe navelor maritime cu o lungime mai mare de 41 de metri care participau în mod obligatoriu la un astfel de sistem, în timp ce alte nave, precum

<sup>34</sup> A se vedea prin analogie Hotărârea din 13 iunie 2002, Sea-Land Service și Nedlloyd Lijnen (C-430/99 și C-431/99, EU:C:2002:364, punctul 37).

<sup>35</sup> A se vedea prin analogie Hotărârea din 13 iunie 2002, Sea-Land Service și Nedlloyd Lijnen (C-430/99 și C-431/99, EU:C:2002:364, punctul 38 și jurisprudența citată).

<sup>36</sup> A se vedea, printre multe altele, Hotărârea din 6 mai 2021, Analisi G. Caracciolo (C-142/20, EU:C:2021:368, punctul 48 și jurisprudența citată).

<sup>37</sup> În răspunsul său la prima întrebare preliminară adresată, Regiunea Flamandă prezintă o serie de argumente privind eventuala justificare a taxei pentru utilizarea sistemului de trafic al navelor și întemeiate în esență pe necesitatea de a asigura un nivel ridicat de siguranță pe mare. Cu toate acestea, astfel cum rezultă în special din cuprinsul punctului 49 din observațiile sale scrise, aceste argumente privesc, în realitate, o încercare de justificare a criteriului referitor la lungimea navelor, care face obiectul celei de a doua întrebări preliminare adresate Curții.

<sup>38</sup> În opinia noastră, instanța de trimitere va putea deja să soluționeze litigiul pendinte în fața sa numai pe baza răspunsului pe care îl propunem la prima întrebare, întrucât va fi suficient să se constate că dreptul Uniunii se opune unuia dintre cele trei aspecte ale reglementării flamande supuse examinării Curții (și anume scutirea traficului dintre porturile flamande, domeniul de aplicare personal al taxei și caracterul forfetar al acesteia din urmă).

navele de navigație fluvială, erau scutite de aceasta<sup>39</sup>. Ea a statuat că plata unei astfel de redevențe era de natură să îngreuneze sau să facă mai puțin atractivă prestarea acestor servicii și constituia o restricție privind libera circulație a acestora. Ținând seama de faptul că reglementarea națională examinată la acel moment de Curte era foarte similară cu cea din prezenta cauză, Curtea ar trebui să concluzioneze și aici în sensul existenței unui obstacol.

31. În ceea ce privește motivele justificative invocate, acestea ar trebui de asemenea să fie admise fără dificultate de Curte. Astfel, sistemul de trafic al navelor oferă navelor consilierea și informațiile necesare pentru siguranța navigației, semnalând în special obstacolele și alte tipuri de trafic uneori nevizibile, precum și orice altă informație relevantă. Astfel cum reiese din cererea de decizie preliminară, obiectivul este de a oferi comandanților navelor toată consilierea necesară, precum și informații complete în vederea determinării celei mai adecvate, mai sigure și mai facile rute spre și dinspre port<sup>40</sup>. După cum susține Regiunea Flamandă, sistemul contribuie în mod incontestabil la protejarea interesului general înțeles în dimensiunea sa de securitate, iar Curtea a recunoscut deja că obiectivul de a asigura siguranța în apele portuare constituie un asemenea motiv imperativ de interes general<sup>41</sup>.

32. În aceste condiții, pentru a fi justificată, reglementarea națională în cauză trebuie să fie de natură să asigure realizarea obiectivului pe care îl urmărește și să nu depășească ceea ce este necesar pentru ca acesta să fie atins<sup>42</sup>.

33. Nu există nicio îndoială cu privire la caracterul necesar. Prin analogie cu Hotărârea Sea-Land Service și Nedlloyd Lijnen<sup>43</sup>, trebuie să se admită că sistemul de trafic al navelor constituie un serviciu de navigație esențial pentru menținerea siguranței publice în apele de coastă, precum și în cele portuare și că taxa la care sunt supuse navele maritime cu o lungime mai mare de 41 de metri, în calitate de utilizatori ai acestui serviciu, contribuie la interesul general al siguranței publice în aceste ape.

34. În schimb, raportul dintre criteriul reținut pentru a impune plata taxei (și anume lungimea navei) și obiectivul urmărit nu se impune în mod evident și dă naștere unor îndoieli cu privire la caracterul proporțional al regimului în discuție în litigiul principal.

35. În primul rând, putem concepe că traficul generat de cele mai lungi nave cauzează o serie de probleme și necesită o vigilență sporită în ceea ce privește definirea rutelor acestora și întrunirea tuturor condițiilor necesare pentru navigarea în condiții de siguranță. Riscurile în materie de siguranță a navigației par proporționale cu dimensiunea navelor utilizate în acest scop. Cu toate acestea, o singură navă cu o lungime mai mare de 41 de metri nu reprezintă în mod necesar un risc mai mare pentru trafic decât cel generat de două de nave cu o lungime de 20 de metri. Nu sunt excluse cazurile în care traficul generat de circulația navelor mai mici ar periclita, în realitate, siguranța la fel de mult ca prezența, în apele portuare, a unei nave cu o lungime mai mare de 41 de metri. În acest caz, ne putem întreba în ce măsură siguranța în apele portuare nu ar necesita, tocmai, ca traficul generat de aceste nave mai mici să fie semnalat navelor supuse taxei.

<sup>39</sup> A se vedea Hotărârea din 13 iunie 2002, Sea-Land Service și Nedlloyd Lijnen (C-430/99 și C-431/99, EU:C:2002:364, punctul 24).

<sup>40</sup> A se vedea punctul 17 din cererea de decizie preliminară.

<sup>41</sup> A se vedea Hotărârea din 17 martie 2011, Naftiliaki Etaireia Thasou și Amaltheia I Naftiki Etaireia (C-128/10 și C-129/10, EU:C:2011:163, punctul 45 și jurisprudența citată). Chiar dacă participă în mod necesar la aceasta, considerăm că acest motiv imperativ de interes general este mai precis decât cel întemeiat direct pe tratat și legat de protecția siguranței publice care a fost reținut de Curte în Hotărârea din 13 iunie 2002, Sea-Land Service și Nedlloyd Lijnen (C-430/99 și C-431/99, EU:C:2002:364) (a se vedea punctul 41 din această hotărâre).

<sup>42</sup> A se vedea Hotărârea din 13 iunie 2002, Sea-Land Service și Nedlloyd Lijnen (C-430/99 și C-431/99, EU:C:2002:364, punctul 39).

<sup>43</sup> Hotărârea din 13 iunie 2002 (C-430/99 și C-431/99, EU:C:2002:364).

36. Amintim că Curtea a statuat deja, în Hotărârea Sea-Land Service și Nedlloyd Lijnen, că o reglementare națională care impune plata unei redevențe unor nave maritime cu o lungime mai mare de 41 de metri este proporțională „în măsura în care există o corelație efectivă între costul pe care îl reprezintă serviciul de care beneficiază aceste nave și cuantumul taxei respective”, însă nu aceasta ar fi situația „în cazul în care o astfel de valoare ar include *factori de cost imputați altor categorii de nave decât cea a navelor maritime cu o lungime mai mare de 41 de metri*”<sup>44</sup>.

37. Or, reclamanta din litigiul principal nu prezintă niciun element concret care să îi permită să susțină că aceasta este situația și nici nu explică motivul pentru care costul generat în mod necesar de gestionarea traficului navelor mai mici nu va face obiectul unei facturări în sarcina acestora din urmă.

38. În al doilea rând, întemeindu-se în parte pe Concluziile avocatului general Alber prezentate în cauzele conexate Sea-Land Service și Nedlloyd Lijnen<sup>45</sup>, P&O susține că, pentru a fi proporțională, stabilirea tarifelor ar trebui să ia în considerare și dificultățile obiective de navigație specifice fiecărui port.

39. Considerăm într-adevăr că stabilirea tarifelor referitoare la sistemul de trafic al navelor, deși poate lua în considerare lungimea navei, trebuie de asemenea să ia în considerare factori care par a fi mai strâns legați de obiectivul de siguranță urmărit și care pot stabili un raport concret între realitatea prestației furnizate și necesitatea obiectivă<sup>46</sup> pentru beneficiar de a recurge la sistemul de asistență<sup>47</sup>. În aceste condiții, o stabilire a tarifelor diferențiată în funcție de portul în cauză și de dificultățile obiective proprii navigației și acostării în acest port ar apărea să fie mai în concordanță cu acest obiectiv. Instanța de trimitere însăși a confirmat existența unor disparități regionale importante, arătând că accesul în portul Anvers și accesul în portul Zeebrugge sunt fundamental diferite ca natură și complexitate, acesta din urmă fiind ușor accesibil din largul mării, în timp ce accesul la primul necesită traversarea cu prudență a estuarului Scheldt-ului occidental<sup>48</sup>. Totuși, aceste diferențe nu se reflectă în sistemul de stabilire a tarifelor.

40. Rezultă din cele ce precedă că, pentru a se dovedi proporțională cu obiectivul urmărit, o restricție privind libertatea de a presta servicii care constă în plata unei taxe forfetare impuse ca urmare a utilizării obligatorii a sistemului de trafic al navelor numai pentru navele cu o lungime mai mare de 41 de metri trebuie să se bazeze pe o legătură efectivă între suma percepută și necesitatea obiectivă a asistenței furnizate. Această necesitate trebuie apreciată, pe de o parte, prin determinarea existenței riscurilor specifice pe care le prezintă aceste nave pentru siguranța navigației și, pe de altă parte, prin luarea în considerare a dificultăților concrete proprii navigației în portul de destinație și de sosire în funcție de particularitățile sale. Revine instanței de trimitere sarcina de a se asigura că structura taxei, astfel cum este stabilită de reglementarea națională, îndeplinește aceste condiții.

<sup>44</sup> Hotărârea din 13 iunie 2002 (C-430/99 și C-431/99, EU:C:2002:364, punctul 43). Sublinierea noastră. Ideea de corelare va fi reluată de Curte în jurisprudența sa ulterioară [a se vedea Hotărârea din 14 noiembrie 2002, Gehe Naftiliaki ș.a. (C-435/00, EU:C:2002:661, punctul 26)].

<sup>45</sup> C-430/99 și C-431/99 (EU:C:2001:464). P&O se întemeiază în special pe punctele 123 și 130 din aceste concluzii.

<sup>46</sup> Având în vedere interesul general în cauză, această necesitate poate fi prezumată astfel încât argumentul P&O potrivit căruia nu are nevoie de asistență furnizată trebuie înlăturat.

<sup>47</sup> Această necesitate obiectivă permite să nu se pună sub semnul întrebării caracterul obligatoriu al participării la sistemul de trafic al navelor.

<sup>48</sup> A se vedea punctele 46 și 50 din cererea de decizie preliminară. De asemenea, este interesant de observat că instanța de trimitere arată, la punctul 18 din cererea sa, că taxa este percepută de la o navă maritimă care intră în Zeebrugge ca urmare a faptului că o fâșie scurtă de apă se situează lângă portul Zeebrugge în sectorul operațional al sistemului de trafic al navelor.

## ***B. Cu privire la a treia întrebare preliminară***

41. Potrivit P&O, din articolul 191 din ACC<sup>49</sup> ar rezulta că traficul maritim dinspre Regatul Unit spre Uniune nu trebuie tratat într-un mod mai puțin favorabil decât traficul maritim dintre statele membre. P&O deduce de aici că această dispoziție consacră libertatea de a presta servicii care ar continua să se aplice după retragerea Regatului Unit din Uniune și care ar trebui să impună aplicarea de către instanța de trimitere a Regulamentului nr. 4055/86 pentru partea din facturi care se referă la perioada ulterioară acestei retrageri.

42. La rândul său, Regiunea Flamandă contestă această poziție și susține că prestatorii de servicii stabiliți în Regatul Unit nu ar mai putea invoca dreptul Uniunii în același mod după retragerea menționată.

43. Cu titlu introductiv, amintim că Acordul privind retragerea Regatului Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord din Uniunea Europeană și din Comunitatea Europeană a Energiei Atomice (denumit în continuare „Acordul de retragere”)<sup>50</sup> a intrat în vigoare la 1 februarie 2020 și prevedea o perioadă de tranziție până la 31 decembrie 2020 în care Regatul Unit trebuia considerat stat membru<sup>51</sup> și, în consecință, relațiile dintre Uniune și acest viitor fost stat membru erau reglementate de dreptul Uniunii<sup>52</sup>, cu excepția cazului în care se prevede altfel. Prin urmare, perioada de tranziție a fost marcată de continuarea aplicării unei părți importante a acquis-ului Uniunii, pentru a reduce incertitudinile și, în măsura posibilului, pentru a limita la minimum perturbările provocate de împrejurarea că, la data retragerii, tratatele încetează să se aplice statului care iese<sup>53</sup>.

44. De la sfârșitul perioadei de tranziție, raporturile juridice dintre Regatul Unit și Uniune sunt reglementate de ACC.

45. Articolul 191 alineatul (1) litera (a) din ACC consacră principiul egalității de tratament în ceea ce privește, printre altele, accesul la porturi, utilizarea infrastructurii portuare, utilizarea serviciilor maritime auxiliare, alocarea danelor și a instalațiilor de încărcare și descărcare, incluzând taxele<sup>54</sup> și impunerile aferente. Părțile contractante s-au angajat, de asemenea, să

<sup>49</sup> „Obligații

1. Fără a aduce atingere măsurilor neconforme sau altor măsuri menționate la articolele 133 și 139, fiecare parte pune în aplicare principiul accesului nerestricționat la piețele și schimburile comerciale maritime internaționale pe bază comercială și în mod nediscriminatoriu prin:

a) acordarea către navele care arborează pavilionul celeilalte părți sau care sunt operate de furnizori de servicii ai celeilalte părți a unui tratament nu mai puțin favorabil decât cel acordat propriilor nave în ceea ce privește, între altele:

(i) accesul la porturi;

(ii) utilizarea infrastructurii portuare;

(iii) utilizarea serviciilor maritime auxiliare [...];

b) punerea la dispoziția furnizorilor de servicii de transport maritim internațional ai celeilalte părți, conform unor clauze și condiții rezonabile și nu mai puțin favorabile decât cele aplicabile propriilor furnizori sau nave ori navelor sau furnizorilor unei țări terțe (inclusiv taxele și impunerile, specificațiile și calitatea serviciilor care urmează să fie furnizate), a următoarelor servicii portuare: pilotaj, asistență la remorcare[, ...] servicii de căpitănie [...] și servicii operaționale la țărm esențiale pentru operarea navelor, inclusiv comunicații [...].”

<sup>50</sup> JO 2020, L 29, p. 7.

<sup>51</sup> A se vedea preambulul, al optulea paragraf și articolele 126 și 127 din Acordul de retragere. A se vedea de asemenea Hotărârea din 4 octombrie 2024, Mirin (C-4/23, EU:C:2024:845, punctul 43 și jurisprudența citată).

<sup>52</sup> A se vedea articolul 127 alineatul (1) din Acordul de retragere.

<sup>53</sup> Hotărârea din 16 noiembrie 2021, Governor of Cloverhill Prison ș.a. (C-479/21 PPU, EU:C:2021:929, punctul 51).

<sup>54</sup> În condițiile prevăzute la articolul 151 alineatul (1) din ACC.

abroge toate măsurile unilaterale sau toate obstacolele administrative care ar putea constitui o restricție disimulată sau ar putea avea efecte discriminatorii asupra libertății de a furniza servicii de transport maritim internațional<sup>55</sup>.

46. Contrar celor susținute de P&O, acest articol nu constituie o transpunere literală, în relațiile dintre Uniune și Regatul Unit, astfel cum acestea trebuiau să fie reconfigurate, a libertății de a presta servicii consacrate la articolul 56 TFUE.

47. Este important însă ca articolul 191 din ACC să fie reîncadrat în contextul său normativ.

48. Deși obiectivul ACC este de a stabili baza pentru o „relație amplă” între părțile contractante într-un spațiu al „bunei vecinătăți caracterizat de relații strânse și pașnice bazate pe cooperare, care respectă autonomia și suveranitatea fiecărei părți”<sup>56</sup>, relațiile dintre Uniune și Regatul Unit sunt, fără îndoială, de la încheierea perioadei de tranziție și cu excepția cazului în care există dispoziții speciale contrare, reglementate de dreptul internațional public. Orice interpretare a ACC trebuie să se facă în conformitate cu dispozițiile dreptului internațional și, în special, ale Convenției de la Viena privind dreptul tratatelor din 23 mai 1969<sup>57</sup>. Articolul 4 alineatul (2) din ACC precizează că „[ACC] nu stabilește obligația de a interpreta dispozițiile acestora în conformitate cu dreptul intern al vreuneia dintre părți”. La rândul său, articolul 5 alineatul (1) din ACC prevede că, în afară de excepții<sup>58</sup>, „nicio dispoziție a prezentului acord [...] nu se interpretează ca acordând drepturi sau impunând obligații persoanelor, altele decât cele create între părți în temeiul dreptului internațional public, nici ca permițând invocarea directă a prezentului acord în sistemele juridice interne ale părților”.

49. ACC este, așadar, un acord internațional, care este obligatoriu pentru instituțiile Uniunii și pentru statele membre<sup>59</sup> și ale cărui dispoziții fac parte integrantă din dreptul Uniunii<sup>60</sup>, ajungând să ocupe o poziție în ordinea juridică a Uniunii între dreptul derivat și dreptul primar<sup>61</sup>. Așadar, efectele dispozițiilor unui acord încheiat de aceasta cu statele terțe nu pot fi stabilite făcând abstracție de originea internațională a acestor dispoziții<sup>62</sup>. Instituțiile Uniunii, care sunt competente să negocieze și să încheie un acord internațional, pot stabili împreună cu statele terțe implicate care sunt efectele pe care dispozițiile acestui acord trebuie să le producă în ordinea internă a părților contractante. Numai în cazul în care acest aspect nu a fost stabilit prin acord

<sup>55</sup> A se vedea articolul 191 alineatul (2) litera (c) din ACC.

<sup>56</sup> A se vedea articolul 1 din ACC.

<sup>57</sup> Recueil des traités des Nations unies, vol. 1155, p. 331. A se vedea articolul 4 alineatul (1) din ACC.

<sup>58</sup> Dispozițiile cărora acest articol le recunoaște un efect direct sunt cele cuprinse în protocolul de acord privind coordonarea sistemelor de securitate socială și cele din cea de a treia parte a ACC, intitulată „Cooperarea în materie de aplicare a legii și cooperarea judiciară în materie penală”, din care nu face parte articolul 191 din ACC. Corelativ, ACC exclude ca o parte contractantă să poată prevedea un drept de acțiune în legislația sa internă care să fie exercitată față de cealaltă parte ca urmare a unei eventuale încălcări de către cea din urmă a ACC [a se vedea articolul 5 alineatul (2) din ACC]. Cu privire la excluderea efectului direct în afara cazurilor expres prevăzute de ACC, a se vedea și Concluziile avocatului general Szpunar în cauza Alchaster (C-202/24, EU:C:2024:559, punctul 56).

<sup>59</sup> A se vedea articolul 216 alineatul (2) TFUE.

<sup>60</sup> A se vedea printre altele Hotărârea din 30 aprilie 1974, Haegeman (181/73, EU:C:1974:41, punctul 5), și Hotărârea din 21 ianuarie 2025, Conti 11. Container Schiffahrt II (C-188/23, EU:C:2025:26, punctul 44).

<sup>61</sup> A se vedea Hotărârea din 10 ianuarie 2006, IATA și ELFAA (C-344/04, EU:C:2006:10, punctul 35).

<sup>62</sup> Hotărârea din 13 ianuarie 2015, Consiliul și Comisia/Stichting Natuur en Milieu și Pesticide Action Network Europe (C-404/12 P și C-405/12 P, EU:C:2015:5, punctul 45).

urmează ca instanțele competente și în special Curtea să se pronunțe cu privire la acest aspect, tot astfel cum se pronunță în legătură cu orice altă problemă de interpretare referitoare la aplicarea acordului în cadrul Uniunii<sup>63</sup>.

50. În cazul ACC, această chestiune a fost soluționată. Acest acord exclude în mod explicit și neechivoc posibilitatea ca una dintre dispozițiile sale – cu excepția cazului în care există o excepție prevăzută în mod explicit chiar de ACC – să poată fi interpretată „ca acordând drepturi sau impunând obligații persoanelor, altele decât cele create între părți în temeiul dreptului internațional public” sau „ca permițând invocarea directă a prezentului acord [...] în sistemele juridice interne ale părților”<sup>64</sup>.

51. Or, susținând că ar putea continua să se prevaleze, în temeiul articolului 191 din ACC, de o eventuală încălcare a libertății de a presta servicii după retragerea Regatului Unit, cu alte cuvinte după internaționalizarea raporturilor juridice dintre acest stat, în prezent terț<sup>65</sup>, iar nu membru, și Uniune, P&O încearcă să determine în privința ACC efecte care nu îi sunt proprii<sup>66</sup>.

52. Pentru a-l cita pe domnul avocat general Bot, care a constatat voința expresă a părților contractante de a nega orice efect direct al dispozițiilor acordului supus la acea dată avizului Curții, „[n]ici instanțele Uniunii, nici instanțele statelor membre nu vor putea, așadar, aplica direct acest acord în litigiile cu care vor fi sesizate. În consecință, este vorba despre două sisteme juridice care coexistă și ale căror interferențe au fost limitate în mod voluntar”<sup>67</sup>.

<sup>63</sup> A se vedea Hotărârea din 21 decembrie 2011, *Air Transport Association of America ș.a. (C-366/10, EU:C:2011:864, punctul 49)*. Pe de altă parte, odată ce se constată posibilitatea de a interpreta un act de drept derivat al Uniunii în conformitate cu un acord internațional, nu mai este necesar să se stabilească dacă natura și economia acestui acord se opun posibilității Curții de a efectua o examinare a validității actului respectiv în raport cu acordul menționat și dacă dispozițiile invocate în acest sens sunt, în ceea ce privește conținutul lor, necondiționate și suficient de precise [*Hotărârea din 21 ianuarie 2025, Conti 11. Container Schifffahrt II (C-188/23, EU:C:2025:26, punctul 74 și jurisprudența citată)*].

<sup>64</sup> Articolul 5 alineatul (1) din ACC.

<sup>65</sup> A se vedea Hotărârea din 4 octombrie 2024, *Mirin (C-4/23, EU:C:2024:845, punctul 43)*.

<sup>66</sup> În această privință, Curtea a statuat deja că, presupunând că Convenția privind diversitatea biologică (semnată la Rio de Janeiro la 5 iunie 1992) conține dispoziții lipsite de efect direct, în sensul că nu ar crea drepturi pe care particularii le-ar putea invoca direct în justiție, această împrejurare nu ar constitui un obstacol în calea controlului de către instanță al respectării obligațiilor care se impun Comunității în calitate de parte la acest acord [*Hotărârea din 9 octombrie 2001, Țările de Jos/Parlamentul și Consiliul (C-377/98, EU:C:2001:523, punctul 54)*]. ACC, în schimb, exclude expres orice efect direct. Acesta ar putea fi perceput ca fiind strict bazat pe principiul reciprocității și al avantajelor reciproce [a se vedea prin analogie *Hotărârea din 9 octombrie 2001, Țările de Jos/Parlamentul și Consiliul (C-377/98, EU:C:2001:523, punctul 53)*]. În plus, în cadrul litigiului principal nu se invocă nicio chestiune de validitate.

<sup>67</sup> A se vedea Concluziile avocatului general Bot prezentate în Avizul 1/17 (*Acordul CET UE-Canada, EU:C:2019:72, punctul 63*). În continuare, avocatul general a explicat că, „în practică, toate acordurile de liber schimb recent încheiate de Uniune [au] exclu[s] în mod expres efectul lor direct. Principalul motiv pentru a exclude efectul direct al acestor acorduri [a fost] de a asigura o reciprocitate efectivă între părți, într-un mod coerent cu obiectivele politicii comerciale comune” (punctul 91).

53. Fără a mai fi necesar să analizăm interpretarea articolului 191 din ACC, este suficient să se amintească faptul că, începând de la data aplicării ACC, acquis-ul comunitar a încetat să reglementeze relațiile acesteia din urmă cu Regatul Unit. Pentru motivele menționate mai sus, P&O nu poate invoca în mod direct nici dreptul Uniunii<sup>68</sup>, nici ACC.

54. Această constatare conduce la o apreciere mai generală potrivit căreia, în lipsa unei dispoziții exprese contrare, justițiabilii nu se pot prevala în fața instanțelor naționale de dispozițiile ACC. Soluționarea unui conflict între legislația unui stat membru și ACC ar trebui să aibă loc prin intermediul mecanismului specific de soluționare a litigiilor din cadrul ACC.

55. Cu toate acestea, ne întrebăm în ce măsură problema efectului acordurilor încheiate de Uniune în ordinea juridică a acesteia poate fi lăsată în întregime la dispoziția părților contractante și mai ales a instituțiilor Uniunii. Deși voința acestor părți de a limita efectele ACC în cadrul raporturilor lor trebuie acceptată și respectată, nu se poate face abstracție de faptul că, astfel cum rezultă din elementele amintite mai sus<sup>69</sup>, ACC face parte din ordinea juridică a Uniunii încă de la intrarea sa în vigoare și ocupă un loc bine definit în cadrul acesteia. Astfel cum a statuat Curtea referindu-se în mod specific la ACC, articolul 217 TFUE acordă Uniunii competența pentru a garanta îndeplinirea obligațiilor care îi revin în raport cu țările terțe în toate domeniile reglementate de Tratatul FUE<sup>70</sup>. Or, articolul 191 din ACC concretizează tocmai obligația de a crea un mediu de liberă concurență în domeniul serviciilor maritime internaționale. Un asemenea angajament se reflectă și în cerințele articolului 91 TFUE care prevede, în vederea punerii în aplicare a politicii transporturilor Uniunii, stabilirea unor „norme comune aplicabile transporturilor internaționale, efectuate dinspre sau către teritoriul unui stat membru ori prin traversarea teritoriului unuia sau mai multor state membre”<sup>71</sup>, precum și definiția „condițiilor[or] de admitere a transportatorilor nerezidenți pentru a efectua transporturi naționale într-un stat membru”<sup>72</sup>.

56. Prin urmare, pare să dea naștere unei anumite tensiuni între, pe de o parte, prevederile tratatului, integrarea imediată a obligațiilor internaționale și locul acestora în ordinea juridică a Uniunii și, pe de altă parte, recurgerea din ce în ce mai frecventă la dispoziții care exclud efectul direct al acordurilor dintre Uniune și Consiliul Uniunii Europene în negocierile internaționale.

<sup>68</sup> Articolul 1 alineatul (1) din Regulamentul nr. 4055/86 extinde principiul libertății de a presta servicii pe rutele intracomunitare la rutele dintre un stat membru și o țară terță [a se vedea Hotărârea din 14 noiembrie 2002, *Geha Naftiliaki ș.a.* (C-435/00, EU:C:2002:661, punctul 21), și Hotărârea din 11 ianuarie 2007, *Comisia/Grecia* (C-269/05, EU:C:2007:17, punctul 22)]. Curtea a statuat că prestările de servicii de transport maritim între un port al unui stat membru și un port al unui stat terț nu pot, fără o justificare obiectivă, să fie supuse unor condiții mai riguroase decât cele la care sunt supuse prestările de servicii similare între un port al unui stat membru și un alt port al aceluiași stat sau un port al unui alt stat membru [a se vedea Hotărârea din 14 noiembrie 2002, *Geha Naftiliaki ș.a.* (C-435/00, EU:C:2002:661, punctul 22)]. Pe de altă parte, articolul 1 alineatul (2) din Regulamentul nr. 4055/86 prevede că regulamentul se aplică resortisanților statelor membre stabiliți în afara Comunității și operatorilor de transport maritim stabiliți în afara Comunității, controlați de resortisanți ai statelor membre, cu condiția ca navele să fie înmatriculate în acestea din urmă. În cererea de decizie preliminară se precizează că pârâta este „societatea de drept englez P&O North Sea Ferries Limited (filiala belgiană)”. Din dosar reiese că societatea are sediul în Dover (Regatul Unit). Potrivit informațiilor furnizate de Comisie, sucursala belgiană a societății de drept englez nu are personalitate juridică distinctă, însă dispune de un număr de societate belgian (a se vedea punctul 10 din observațiile scrise ale Comisiei). Va reveni instanței de trimitere sarcina de a se asigura că pârâta din litigiul principal nu mai intră efectiv în domeniul de aplicare personal al Regulamentului nr. 4055/86 după retragerea Regatului Unit din Uniune.

<sup>69</sup> A se vedea punctul 49 din prezentele concluzii.

<sup>70</sup> A se vedea Hotărârea din 16 noiembrie 2021, *Governor of Cloverhill Prison ș.a.* (C-479/21 PPU, EU:C:2021:929, punctul 57 și jurisprudența citată). Termenul „obligații” a fost tradus prin termenii „commitments” în versiunea în limba engleză[, „engagements” în versiunea în limba franceză] a hotărârii și „impegni” în versiunea în limba italiană.

<sup>71</sup> A se vedea articolul 91 alineatul (1) litera (a) TFUE.

<sup>72</sup> A se vedea articolul 91 alineatul (1) litera (b) TFUE.

57. Cu toate acestea, comunitarizarea ACC ca urmare a integrării sale în ordinea juridică a Uniunii are drept consecință faptul că o clauză precum articolul 5 din ACC nu poate împiedica ACC să producă vreun efect în această ordine juridică. În definitiv, în joc este menținerea structurii constituționale a Uniunii, care, de altfel, s-a angajat în mod clar să respecte dreptul internațional și să contribuie la comerțul liber și echitabil<sup>73</sup>.

58. Or, în ceea ce privește dispozițiile de origine internațională care nu au calitățile necesare pentru a le fi recunoscut efectul direct, Curtea a statuat că, fără ca validitatea dreptului derivat să poată fi repusă în discuție în temeiul acestora, dreptul derivat trebuie interpretat, în măsura posibilului, în conformitate cu astfel de dispoziții<sup>74</sup>.

59. Cu toate acestea, în cauza principală, nu mai există un drept derivat care să fie interpretat în conformitate cu ACC, din moment ce Regulamentul nr. 4055/86 a încetat să se aplice părților contractante la 31 decembrie 2020. Faptul că acest regulament nu se mai aplică în raporturile dintre P&O și autoritățile belgiene după această dată nu aduce atingere, în opinia noastră, posibilității instanței de trimitere de a interpreta, în măsura posibilului, dreptul său național în conformitate cu articolul 191 din ACC<sup>75</sup>.

#### IV. Concluzie

60. Având în vedere ansamblul considerațiilor care precedă, propunem Curții să răspundă la întrebările preliminare adresate de *ondernemingsrechtbank Gent*, afdeling Oostende (Tribunalul pentru Întreprinderi din Gent, Secția din Oostende, Belgia) după cum urmează:

- 1) Articolul 1 din Regulamentul (CEE) nr. 4055/86 al Consiliului din 22 decembrie 1986 de aplicare a principiului libertății de a presta servicii în transporturile maritime între state membre și între state membre și țări terțe coroborat cu articolul 56 TFUE

trebuie interpretat în sensul că:

- se opune unei reglementări care impune navelor cu o lungime mai mare de 41 de metri care intră sau ies din porturile unei regiuni desemnate a unui stat membru plata unei taxe pentru utilizarea obligatorie a sistemului de trafic al navelor, în timp ce navele care navighează între două porturi din această regiune sunt scutite de o astfel de plată;
- pentru a se dovedi proporțională cu obiectivul urmărit, o restricție privind libertatea de a presta servicii care constă în plata unei taxe forfetare impuse ca urmare a utilizării obligatorii a sistemului de trafic al navelor numai pentru navele cu o lungime mai mare de 41 de metri trebuie să se bazeze pe o legătură efectivă între suma percepută și necesitatea obiectivă a asistenței furnizate. Această necesitate trebuie apreciată, pe de o parte, prin determinarea existenței riscurilor specifice pe care le prezintă aceste nave pentru siguranța navigației și, pe de altă parte, prin luarea în considerare a dificultăților concrete proprii navigației în portul de destinație și de sosire în funcție de particularitățile sale. Revine, dacă este cazul, instanței de trimitere sarcina de a se asigura că structura taxei, astfel cum este stabilită de reglementarea națională, îndeplinește aceste condiții.

<sup>73</sup> A se vedea articolul 3 alineatul (5) TUE.

<sup>74</sup> A se vedea Hotărârea din 18 martie 2014, Z. (C-363/12, EU:C:2014:159, punctul 91), și Hotărârea din 27 februarie 2024, EUIPO/The KaiKai Company Jaeger Wichmann (C-382/21 P, EU:C:2024:172, punctele 68-70).

<sup>75</sup> A se vedea, în ceea ce privește obligațiile care revin instanțelor naționale în prezența unei dispoziții a unei directive lipsite de efect direct, Hotărârea din 18 ianuarie 2022, Thelen Technopark Berlin (C-261/20, EU:C:2022:33, punctul 33).

- 2) Articolul 127 din Acordul privind retragerea Regatului Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord din Uniunea Europeană și din Comunitatea Europeană a Energiei Atomice, articolele 5 și 191 din Acordul comercial și de cooperare între Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice, pe de o parte, și Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord, pe de altă parte,

trebuie interpretate în sensul că,

după retragerea Regatului Unit din Uniunea Europeană, prestatorii britanici de servicii de transport maritim nu se mai pot prevala, în fața instanțelor naționale ale statelor membre, de Regulamentul nr. 4055/86 în raport cu fapte sau cu situații juridice survenite după 31 decembrie 2020. Revine instanței naționale sarcina de a interpreta, în măsura posibilului, legislația sa internă în conformitate cu prevederile articolului 191 din acordul menționat.