

CONCLUSÕES DO ADVOGADO-GERAL
SIEGBERT ALBER

apresentadas em 9 de Julho de 2002¹

I — Introdução

1. O Trimeles Dioikitiko Protodikeio (tribunal administrativo) de Rodas submeteu, pelo presente pedido prejudicial, três questões para interpretação 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 entre Estados-Membros e países terceiros² (a seguir «Regulamento n.º 4055/86»). O referido órgão jurisdicional tem dúvidas — no que respeita aos princípios relativos à livre circulação de serviços — sobre a admissibilidade de uma legislação nacional relativa a taxas portuárias que prevê diferentes montantes de taxa para o transporte de passageiros no interior da Grécia, por um lado, e entre a Grécia e um Estado terceiro, por outro. A legislação que impõe as taxas não distingue, contudo, segundo a nacionalidade dos passageiros ou a bandeira do navio.

II — Enquadramento jurídico

A — *As disposições comunitárias*

2. A livre prestação de serviços em matéria de transportes é regulada, nos termos do artigo 51.º, n.º 1, CE, pelas disposições constantes do título V do Tratado CE, relativo aos transportes, e, portanto, pelos artigos 70.º CE a 80.º CE. Nos termos do artigo 80.º, n.º 1, CE, as disposições desse título são expressamente aplicáveis, entre outros, aos transportes por via navegável e não, portanto, aos transportes marítimos. O artigo 80.º, n.º 2, CE, atribui, no entanto, competência ao Conselho para adoptar disposições para os transportes marítimos.

3. Com base neste artigo, o Conselho adoptou o Regulamento n.º 4055/86, que contém, entre outras, as disposições seguintes:

«Artigo 1.º

1. A liberdade de prestação de serviços de transporte marítimo entre Estados-Mem-

1 — Língua original: alemão.

2 — JO L 378, p. 1, na redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CEE) n.º 3573/90 do Conselho, de 4 de Dezembro de 1990 (JO L 353, p. 16).

bro 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.

[...]

Artigo 8.º

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.

Artigo 9.º

Enquanto não forem suprimidas as restrições à livre prestação de serviços, cada Estado-Membro aplicá-las-á, sem distinção

de nacionalidade ou de residência, a todos os prestadores de serviços referidos nos n.ºs 1 e 2 do artigo 1.º»

viagem em função da categoria dos navios, etc., e é determinada nos termos abaixo indicados:

B — *As disposições gregas*

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

4. O artigo 6.º da Lei n.º 2399/1996 (FEK, 90, série A'), na redacção em vigor no momento da adopção da decisão impugnada, determina:

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

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

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

2. A taxa consiste numa percentagem que acresce ao preço do bilhete ou num montante fixo em dracmas, calculado segundo o porto de destino do passageiro, a espécie de

b) uma taxa fixa no montante de 500 GRD por cada passageiro cujo local de destino final seja um dos países da União Europeia ou Chipre;

c) uma taxa fixa no montante de 1 000 GRD por cada passageiro cujo local de destino final seja um dos portos da Albânia, da Rússia, da Moldávia, da Ucrânia e da Geórgia no Mar Negro;

estender a um porto estrangeiro, a taxa fixa prevista no parágrafo B, alíneas a), b), ou c), consoante o caso, é paga ao último porto.

d) uma taxa fixa de 2 000 GRD por cada passageiro cujo local de destino final seja um porto de um país transoceânico (América, Austrália, etc.);

[...]

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

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

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

a) Uma taxa fixa de 50 GRD por cada passageiro que participe em cruzeiros turísticos de um dia entre portos helénicos, por cada porto de escala do navio. Quando o cruzeiro de um dia se

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

III — Matéria de facto

5. As companhias de navegação GEHA Naftiliaki EPE e Total Scope NE (recorrentes designadas por primeira e segunda recorrentes no processo principal) são proprietárias dos hidrópteros «Fl. Marianna» e «Fl. Zeus». A associação de proprietários de navios composta por Nikolaos Salis, Anastasios Charalampis, Antonios Charalampis, Dimitrios Kattidenios e Vasileios Dimitrakopoulos (terceira recorrente) é proprietária do hidróptero «Iviskos». A sociedade em nome colectivo Afoi Charalampis OE (quarta recorrente) presta serviços a esta associação, como agente de navegação. As recorrentes têm sede em Rodes.

6. Por um frete no montante de 250 000 GRD a 300 000 GRD por dia, estas recorrentes puseram os seus navios, no decurso da estação turística de 1996, à disposição de operadores turísticos de outros Estados-Membros. Os clientes estrangeiros destes operadores foram transportados, em tais navios e em excursões de um dia, de Rodes até Marmaris, na Turquia. No mês de Junho de 1996, as recorrentes só parcialmente pagaram as taxas portuárias pelo transporte, efectuado através dos referidos navios e ainda de outros, dos passageiros em trânsito e dos passageiros das excursões de um dia.

7. Em consequência, o Limeniko Tameio Dodekanisou, recorrido no processo principal (a seguir «caixa portuária»), adoptou uma decisão pela qual determinava o pagamento das taxas portuárias em dívida.

A taxa montava a 60 GRD por pessoa quanto aos passageiros em trânsito e a 5 000 GRD por pessoa quanto aos passageiros das excursões de um dia. Não tendo a reclamação que apresentaram sido deferida, as recorrentes interpuseram recurso. Invocam, além do mais, a violação do Regulamento n.º 4055/86 e do artigo 49.º CE.

IV — As questões prejudiciais

8. O tribunal administrativo de Rodes ao qual o litígio foi submetido apresentou ao Tribunal de Justiça as seguintes questões prejudiciais:

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

à prestação de serviços entre um outro Estado-Membro e um país terceiro, reservando-se desse modo um tratamento mais favorável aos transportadores nacionais que efectuam transportes marítimos para países terceiros do que aos transportadores nacionais dos outros Estados-Membros?

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

V — Argumentos das partes

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

9. As recorrentes no processo principal apresentaram ao Tribunal de Justiça observações escritas comuns. Posteriormente, a caixa portuária e a Comissão apresentaram observações escritas. Não houve audiência.

A — Recorrentes

10. No que se refere à primeira questão do órgão jurisdicional nacional, as recorrentes remetem para o acórdão do Tribunal de

Justiça de 5 de Outubro de 1994, Comissão/França³. Aí declarou o Tribunal que a aplicação de taxas portuárias mais elevadas nas relações intracomunitárias do que nas relações internas violava o Regulamento n.º 4055/86.

11. Quanto à segunda questão, as recorrentes alegam que o princípio da livre prestação de serviços foi ampliado, através do Regulamento n.º 4055/86, ao domínio dos transportes marítimos.

12. No que respeita à terceira questão, as recorrentes são de opinião que a determinação do montante da taxa em função do porto de destino viola a proibição de discriminação resultante do artigo 49.º CE e a proibição de restrições à livre prestação de serviços⁴. Segundo elas, a diferenciação no montante da taxa constitui uma discriminação dos viajantes que se deslocam a países terceiros relativamente aos que se deslocam a portos nacionais.

13. A legislação nacional está além disso em oposição aos artigos 49.º CE e 80.º CE

e ao Regulamento n.º 4055/86, uma vez que representa uma restrição à livre prestação de serviços que incide sobre os prestadores de serviços que oferecem cruzeiros para portos de países terceiros.

B — Caixa portuária

14. Na opinião da caixa portuária, a legislação sobre as taxas não faz qualquer discriminação consoante a nacionalidade de quem recebe a prestação de serviços, consoante a bandeira do navio ou consoante a sede da companhia de navegação. Uma vez que quem tem de pagar a taxa são os viajantes e não as companhias de navegação que efectuam as prestações de serviços, não se verificam os pressupostos para a aplicação do artigo 49.º CE e do Regulamento n.º 4055/86.

15. As taxas portuárias não restringem a liberdade de prestação de serviços desde logo porque representam uma contraprestação, correspondente ao seu custo, pela utilização das instalações portuárias. O diferente montante das taxas consoante os destinos se situem no país ou no estrangeiro justifica-se em razão do diferente montante das despesas dos controlos e das medidas de segurança. O Tratado parte precisamente do princípio, no artigo 77.º CE, da admissibilidade de taxas de nível razoável.

3 — C-381/93, Colect., p. I-5145, n.ºs 13 a 18.

4 — Neste ponto as recorrentes remetem, em geral, para o acórdão de 13 de Dezembro de 1989, *Corsica Ferries France* (C-49/89, Colect., p. 4441).

Isto deve também ser tido em consideração na interpretação do Regulamento n.º 4055/86. O órgão jurisdicional de reenvio não mencionou o artigo 77.º CE. O Tribunal de Justiça pode, contudo, recorrer a esta disposição, na medida em que ela seja necessária a uma resposta adequada à questão prejudicial.

C — Comissão

19. A Comissão propõe que as questões prejudiciais sejam aglutinadas do seguinte modo:

16. De acordo com a caixa portuária, deve responder-se à primeira questão no sentido de que o Regulamento n.º 4055/86 não se opõe à cobrança de taxas aos viajantes, desde que as condições do artigo 77.º CE sejam observadas.

17. Quanto à segunda questão, a caixa portuária sustenta que as taxas cobradas em conformidade com o artigo 77.º CE devem ter uma adequada relação com os custos ocasionados à administração estatal do porto pelos serviços de que os viajantes beneficiam.

18. Como resposta à terceira questão, a caixa portuária propõe que se considere justificada uma diferença nos montantes das taxas portuárias que dependa do porto de destino e da prestação fornecida, com base na sua natureza de contraprestação.

«São as disposições nacionais em causa, que estabelecem uma taxa portuária e se aplicam a todos os navios, sem distinção de bandeira, bem como a todos os viajantes, sem distinção de nacionalidade, compatíveis com o artigo 1.º do Regulamento n.º 4055/86, quando as taxas portuárias são maiores no caso de o porto de destino do navio se situar num Estado terceiro do que no caso de tal porto se situar no interior da Comunidade?»

20. Sustenta que, de acordo com a jurisprudência, as empresas podem invocar o Regulamento n.º 4055/86, mesmo relativamente ao Estado em que estão estabelecidas, quando os serviços são prestados a destinatários estabelecidos num outro Estado-Membro⁵. Além disso, resulta da jurisprudência que o artigo 1.º do Regulamento n.º 4055/86 proíbe não apenas discriminações mas ainda outras restrições à liberdade de prestação de serviços no domínio da navegação marítima; um trata-

⁵ — A Comissão refere-se, neste ponto, ao acórdão de 17 de Maio de 1994, *Corsica Ferries* (C-18/93, *Colect.*, p. I-1783, n.º 30).

mento das carreiras internas diferente do das ligações a outros Estados-Membros constitui uma restrição inadmissível⁶.

VI — Matéria de direito

A — Nota prévia sobre o entendimento da legislação nacional e sobre o objecto do pedido prejudicial

21. O facto de o prestador de serviços estar estabelecido num Estado-Membro faz abrir o domínio de aplicação pessoal do Regulamento n.º 4055/86, que também abrange os transportes para Estados terceiros. Em consequência, também no caso de transportes para um país terceiro está proibida qualquer restrição, mesmo não discriminatória, da liberdade de prestação de serviços, a não ser que se justifique por razões imperiosas de interesse geral.

22. O montante das taxas representa sobretudo uma restrição da liberdade de prestação de serviços que incide sobre as companhias de navegação que efectuem transportes para a Turquia. As taxas fazem aumentar, sem justificação, o custo desses transportes. Em consequência, os passageiros, enquanto destinatários da prestação de serviços, são também abrangidos. Finalmente, estão ainda e de novo em causa as companhias de navegação, agora enquanto destinatárias dos serviços prestados pelo porto de Rodes, que não são diferentes consoante o navio tem por destino um porto turco ou um porto grego.

23. O pedido prejudicial refere-se em primeira linha às taxas, na acepção da alínea C.a), conjugada com a alínea B.a), do n.º 2 do artigo 6.º da Lei n.º 2399/1996, que estão em causa no processo principal e que devem ser cobradas pelo transporte de turistas que viajam em cruzeiros entre Rodes e a Turquia.

24. A complicada legislação nacional sobre taxas que é aplicável a este caso será, no âmbito do exame que se vai seguir, entendida do seguinte modo: a alínea A) do n.º 2 do artigo 6.º é relativa às ligações regulares entre dois portos gregos, enquanto a alínea B) do mesmo número se refere às ligações regulares entre a Grécia e o estrangeiro. A alínea C) define uma regra especial para circuitos com partida num porto grego e regresso ao mesmo porto. Se, nesses circuitos, se fizer escala unicamente em portos gregos, deve pagar-se, em derrogação à alínea A), 50 GRD por cada porto nacional em que se tenha feito escala. Se, entre os portos em que se fez escala, existir um situado num país terceiro, a disposição remete para os preceitos sobre taxas, contidos nas alíneas B.a) a d), que se aplicam às ligações regulares com o estrangeiro. Uma vez que a Turquia não pertence ao grupo dos países de destino privilegiados pelas alíneas B.b) a d), é aplicável a taxa de 5 000 GRD que, de acordo com a alínea B.a), é aplicável aos países terceiros em geral.

⁶ — A Comissão cita, a este respeito, o acórdão Comissão/França (já referido na nota 3, n.ºs 17 e 18).

25. Esta taxa deve ser paga no «último» porto. Não é claro se isto se refere ao último porto grego do qual o navio parte para o Estado terceiro, ou ao último porto do circuito. No presente caso, esta dúvida parece, porém, não ter sentido, uma vez que apenas são efectuadas viagens de Rodes para Marmaris e volta, sem que seja feita qualquer escala intermédia.

possível examinar a legislação nacional sob a óptica dos artigos 82.º CE e 86.º CE, apesar de tal exame ser natural tendo em conta a conformação das taxas.

B — Quanto à primeira questão

26. Uma vez que a matéria de facto do processo principal diz essencialmente respeito a circuitos de ida e volta entre a Grécia e a Turquia, só teremos seguidamente em consideração o tipo legal de taxas que a estes é aplicável. Não serão considerados os restantes tipos legais de taxas, que igualmente levantam sérias dúvidas no que respeita à sua compatibilidade com o direito comunitário. Só marginalmente se faz notar que, nas viagens internas, deve ser pago um suplemento de 5% sobre o preço do bilhete, enquanto para todos os outros destinos, incluindo os intracomunitários, é devida uma taxa fixa. Esta diferente conformação das taxas pela legislação pode já levar à consideração de que a diferenciação no montante das taxas não é justificada.

28. A primeira questão é relativa ao domínio de aplicação e ao alcance do artigo 1.º do Regulamento n.º 4055/86, em geral. O órgão jurisdicional de reenvio pretende em especial saber em que medida são abrangidos os transportes da Comunidade para países terceiros e se também são proibidas as restrições que não discriminam segundo a nacionalidade de quem efectua ou de quem recebe a prestação de serviços.

27. Quanto ao âmbito jurídico do pedido prejudicial, é de notar que as questões prejudiciais se referem exclusivamente à interpretação do Regulamento n.º 4055/86. Por falta das correspondentes questões prejudiciais e da matéria de facto complementar que para isso seria necessária, não é

29. De acordo com o artigo 51.º, n.º 1, CE, a livre prestação de serviços em matéria de transportes é regulada pelas disposições constantes do título relativo à política comum de transportes⁷. A aplicação dos princípios da livre prestação de serviços deve portanto realizar-se através de medidas a tomar no âmbito da política comum de transportes⁸. Mesmo após o termo do

7 — V. acórdão de 22 de Maio de 1985, Parlamento/Conselho (13/83, Colect., p. 1513, n.º 62), e Corsica Ferries (já referido na nota 5, n.º 23).

8 — Acórdão Corsica Ferries (já referido na nota 5, n.º 24).

período de transição, os artigos 49.º CE e 50.º CE não são directamente aplicáveis no domínio da política de transportes⁹.

30. As disposições do Tratado sobre a política de transportes são aplicáveis, segundo o artigo 80.º, n.º 1, CE, apenas aos transportes por caminho de ferro, por estrada e por via navegável. Para a ampliação da política comum de transportes à navegação marítima é necessário, nos termos do artigo 80.º, n.º 2, CE, um acto especial do Conselho. Com base nesta disposição, o Conselho adoptou o Regulamento n.º 4055/86. Nos termos dos artigos 1.º, n.ºs 3 e 8, deste Regulamento n.º 4055/86, a totalidade das normas do Tratado sobre a livre prestação de serviços foi tornada aplicável ao sector dos transportes marítimos¹⁰.

31. De acordo com o texto claro do artigo 1.º, n.º 1, do Regulamento n.º 4055/86, o seu âmbito de aplicação material é ampliado aos transportes marítimos entre Estados-Membros e entre Estados-Membros e países terceiros¹¹. Deste modo, as regras relativas à liberdade de prestação de serviços são aplicáveis também a um caso, como o presente, em que os viajantes são transportados da Grécia para

um país terceiro, a Turquia, e deste de novo para a Grécia.

32. Nos termos do artigo 1.º, n.º 1, do Regulamento n.º 4055/86, os nacionais dos Estados-Membros estabelecidos num Estado-Membro que não seja o do destinatário dos serviços podem invocar a livre prestação de serviços. De acordo com o n.º 3 desta disposição, conjugado com o artigo 48.º CE, as sociedades são equiparadas às pessoas singulares, nacionais dos Estados-Membros. É pressuposto para isto que a sociedade tenha sido constituída em conformidade com a legislação de um Estado-Membro e tenha a sua sede social, administração central ou estabelecimento principal na Comunidade.

33. As recorrentes no processo principal, que prestam serviços no domínio dos transportes marítimos, são pessoas singulares e pessoas colectivas domiciliadas na Grécia. Além disso, parece que as pessoas colectivas foram também constituídas nos termos do direito grego.

34. Como destinatário do serviço prestado, podem ser entendidos os passageiros, que participam nos circuitos efectuados nos navios das recorrentes, ou os operadores turísticos por conta dos quais as viagens são efectuadas. Como resulta do pedido prejudicial, estão em causa em ambos os casos pessoas que têm domicílio num Estado-Membro que não a Grécia, país onde têm sede os prestadores de serviço.

9 — Acórdão Parlamento/Conselho (já referido na nota 7, n.º 63).

10 — Acórdãos Comissão/França, C-381/93 (já referido na nota 3, n.º 13) e de 13 de Junho de 2002, Sea-Land Service (C-430/99 e C-431/99, Colect., p. I-5235, n.º 31).

11 — V. acórdão Sea-Land Service (já referido na nota 10, n.º 25).

35. Em consequência, está aberto o âmbito de aplicação, tanto material como pessoal, do Regulamento n.º 4055/86.

36. O princípio da livre prestação de serviços, tal como garantido no Regulamento n.º 4055/86, exclui qualquer discriminação do prestador de serviços baseada na sua nacionalidade. Assim, os Estados-Membros estão obrigados, nos termos do artigo 8.º do Regulamento n.º 4055/86, a equiparar os cidadãos dos outros Estados-Membros aos cidadãos nacionais. As eventuais restrições à livre prestação de serviços não podem, nos termos do artigo 9.º do Regulamento n.º 4055/86, ser aplicadas com distinção segundo a residência ou a nacionalidade do prestador de serviços.

37. A legislação nacional faz uma distinção consoante o local de destino do navio. Não é, pelo contrário, claro que exista uma discriminação directa segundo a nacionalidade do prestador de serviços ou do destinatário dos serviços.

38. É em qualquer caso de ponderar a existência de uma discriminação indirecta. Seria então de averiguar se os passageiros cujo destino seja um país terceiro na acepção do artigo 6.º, alínea B.a), da Lei n.º 2399/1996 são preponderantemente nacionais de outros Estados-Membros,

enquanto os viajantes com destinos relativamente aos quais se aplicam menores taxas são preponderantemente cidadãos gregos, e se existe alguma justificação para uma tal melhor posição factual dos cidadãos nacionais.

39. Parece resultar do processo principal que a maior parte dos passageiros sujeitos à taxa fixa de 5 000 GRD são turistas de outros Estados-Membros. O pedido prejudicial não contém, porém, indicações que, em geral, permitam concluir que determinados grupos de viajantes com determinada nacionalidade são sujeitos a determinadas taxas. Em consequência, não existe qualquer discriminação indirecta dos cidadãos de outros Estados-Membros. Cabe ao tribunal de reenvio examinar se a conexão factual dos diversos grupos de pessoas obrigadas ao pagamento da taxa leva a uma discriminação indirecta. Atendendo às considerações seguintes sobre a proibição de restrições, a existência ou inexistência de uma discriminação indirecta não é decisiva para a apreciação da legislação nacional sobre as taxas.

40. Como já foi exposto, a totalidade das normas do Tratado CE sobre livre prestação de serviços é, nomeadamente em razão do Regulamento n.º 4055/86, aplicável ao sector dos transportes marítimos entre

Estados-Membros¹². Em consequência, para se obter uma interpretação do Regulamento n.º 4055/86 que esteja em conformidade com o Tratado, devem ser tidos em conta todos os princípios que o Tribunal de Justiça desenvolveu na interpretação do artigo 49.º CE¹³.

41. Segundo jurisprudência constante, o artigo 99.º do Tratado CE exige não só a eliminação de qualquer discriminação contra o prestador de serviços em razão da sua nacionalidade mas igualmente 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 noutro Estado-Membro, onde preste legalmente serviços análogos¹⁴. Esta proibição geral de restrições tem um significado decisivo para a apreciação da legislação sobre as taxas.

42. 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 noutro Estado-Membro¹⁵.

43. A livre prestação de serviços só pode, contudo, ser limitada por uma regulamentação nacional justificada por razões imperativas de interesse geral que se aplique a qualquer pessoa ou empresa que exerça uma actividade no território do Estado-Membro de acolhimento e que seja adequada, necessária e proporcional ao objectivo que prossegue¹⁶.

44. A primeira questão prejudicial deve, portanto, ser assim respondida:

O 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 entre Estados-Membros e países terceiros, opõe-se a uma legislação nacional susceptível de impedir, entravar ou tornar menos atractiva a prestação de serviços no domínio de aplicação do regulamento mesmo quando a legislação nacional é aplicável sem fazer distinção consoante a nacionalidade do

12 — Acórdão Comissão/França (já referido na nota 3, n.º 13).

13 — V. as conclusões do advogado-geral W. Van Gerven, de 9 de Fevereiro de 1994, no processo *Corsica Ferries* (já referido na nota 5, n.º 23).

14 — Acórdãos de 25 de Julho de 1991, *Säger* (C-76/90, *Colect.*, p. I-4221, n.º 12); de 18 de Junho de 1998, *Corsica Ferries France* (C-266/96, *Colect.*, p. I-3949, n.º 56); e *Sea-Land Service* (já referido na nota 10, n.º 32).

15 — Acórdãos Comissão/França (já referido na nota 3, n.º 14), de 29 de Abril de 1999, *Ciola* (C-224/97, *Colect.*, p. I-2517, n.º 11), e *Sea-Land Service* (já referido na nota 10, n.º 32).

16 — V., em especial, acórdão *Sea-Land Service* (já referido na nota 10, n.º 39).

prestador de serviços ou do destinatário deles e se reporta a prestações de serviços de transporte entre um Estado-Membro e um Estado terceiro, na medida em que a restrição não se justifique por razões imperativas de interesse geral e seja adequada, necessária e proporcional ao objectivo que prossegue.

C — Quanto à segunda questão prejudicial

45. Pela sua segunda questão prejudicial, o tribunal de reenvio pretende saber se uma legislação que prevê diferentes montantes de taxas portuárias, consoante o transporte dos passageiros se destine a portos nacionais ou a portos sitos em Estados terceiros, representa uma restrição inadmissível à livre prestação de serviços.

46. Os passageiros transportados num cruzeiro que escale portos nacionais devem pagar, nos termos do artigo 6.º, n.º 2, alínea C.a), da Lei n.º 2399/1996, 50 GRD por cada um desses portos, enquanto, nos termos da alínea C.a), conjugada com a alínea B.a) do n.º 1 do artigo 6.º, são devidos 5 000 GRD quando, no decurso da sua viagem, o navio atraca num porto turco.

47. As taxas devem ser pagas tanto pelos armadores e passageiros nacionais como pelos cidadãos de outros Estados-Membros, de modo que não é clara a existência de uma discriminação em razão da nacionalidade. A referida taxa, que chega a ser cem vezes superior, é contudo susceptível de impedir as pessoas de participarem numa viagem à Turquia e, assim, de tornar essa prestação menos atractiva do que uma prestação comparável mas circunscrita ao território nacional. O facto de as escalas em portos de um país terceiro implicarem taxas superiores às devidas pelos circuitos puramente nacionais representa, portanto, uma restrição à liberdade de circulação de serviços.

48. Nesta matéria, não tem relevância saber se o devedor da taxa é a companhia de navegação ou o operador turístico, por um lado, ou o próprio passageiro, por outro. Em ambos os casos, a taxa representa um factor que encarece a prestação. Isto porque mesmo quando é o armador a pagar a taxa, ele repercute, por último, o custo dela sobre o preço da viagem a pagar pelos viajantes. O aumento de preço pode levar a uma diminuição da procura, que prejudicará a companhia de navegação e o operador turístico. Deste modo, são atingidos pela restrição tanto o prestador de serviços como o viajante, este enquanto destinatário da prestação.

49. É necessário apurar se a restrição se justifica por razões imperiosas de interesse geral. É do interesse da generalidade das

peçoas e dos prprios passageiros que seja prestado um servio necessrio para a utilizao de um porto. Tambm nada existe contra o facto de o custo desta prestao ser posto a cargo dos utilizadores do porto. Como o Tribunal de Justia declarou no acrdão Sea-Land Service, a cobranca de taxas pode justificar-se especialmente quando desse modo so cobertos os custos de prestaes necessrias para garantir a segurana pblica¹⁷.

50. Relativamente ao princpio da proporcionalidade, que neste ponto deve ser tido em conta, o Tribunal de Justia referiu, no mencionado acrdão, que deve existir uma correlao efectiva entre o custo que representa o servio de que beneficiam os utilizadores e o montante da taxa que devem pagar¹⁸.

51. No se verifica, no presente caso, uma conexo correspondente.

52. De acordo com os apuramentos de facto do tribunal de reenvio, a taxa cobrada como compensao dos encargos financeiros que resultam da modernizao e do melhoramento das instalaes portuarias, bem como pela utilizao do porto e para fins similares que se relacionam com o melhoramento dos servios aos passageiros. Alm disso, resulta do artigo 6.º, n.º 2, alnea B.e), da Lei n.º 2399/1996, que 30% da receita obtida com as taxas fixas reverte a favor da caixa de previdncia dos marítimos.

53. J duvidoso saber em que medida esto estes custos, em geral, em conexo com as prestaes efectuadas no porto a favor dos viajantes. Mais em especial, a caixa de previdncia dos marítimos no pode ser financiada por taxas que devem ser pagas pelos passageiros pela utilizao dos servios portuários.

54. No sobretudo compreensível a razo pela qual o montante da taxa tã diferente consoante o porto de destino. A caixa portuária alega, porém, que as prestaes fornecidas no so comparáveis, uma vez que as viagens para paíes terceiros exigem maiores medidas de segurana e controlos mais restritos do que as viagens no interior da Grécia.

55. No é, no entanto, claro quais os tipos de medidas de segurana, controlos ou outras prestaes que, sendo financiados pelas taxas, so em medida especial necessrios no transporte de passageiros para paíes terceiros e justificam uma tã crassa diferena entre o montante dessas taxas e o das taxas aplicáveis aos circuitos internos.

56. Contra a conexo entre o montante das taxas e o das despesas está, desde logo, o facto de a legislao nacional prever taxas de montante muito diferente para diversos grupos de paíes terceiros, sem que para

17 — J referido na nota 10, n.ºs 41 e 42.

18 — Acrdão Sea-Land Service (j referido na nota 10, n.º 43).

isso se conheça um critério material diferenciador.

57. A conformação do montante das taxas também não tem justificação na disposição do artigo 77.º CE, invocada pela caixa portuária. O primeiro parágrafo deste artigo impede, nesta matéria, os *transportadores*, na passagem das fronteiras, de cobrar qualquer taxa que não esteja em proporção com os custos. Uma vez que, no presente caso, as taxas assentam numa legislação nacional, não é aplicável o primeiro parágrafo, mas sim o segundo, que se dirige aos Estados-Membros. Estes «esforçar-se-ão por reduzir progressivamente esses custos».

58. Da formulação destas disposições não resulta qualquer critério concreto para a conformação das taxas estatais. Seria contudo de ponderar a aplicação do primeiro parágrafo do artigo 77.º CE numa interpretação sistemática das taxas estatais. Nesta matéria seria certamente de ter ainda em conta as disposições sobre a liberdade de prestação de serviços, na medida em que sejam aplicáveis ao domínio dos transportes. As taxas portuárias em litígio não são, como atrás exposto, compatíveis com este princípio, uma vez que não existe qualquer correlação entre o montante delas e o custo das contra-prestações.

59. À segunda questão prejudicial deve, portanto, responder-se:

O facto de uma legislação nacional prever taxas portuárias mais altas para os passageiros com destino a um país terceiro do que relativamente aos passageiros com um destino interno, sem que exista uma correlação entre o custo dos serviços portuários prestados aos passageiros e o montante da taxa que lhes é cobrada, representa uma restrição à liberdade de prestação de serviços que não é compatível com o artigo 1.º, n.º 1, do Regulamento n.º 4055/86.

D — *Quanto à terceira questão prejudicial*

60. A terceira questão só foi formulada para o caso de ser dada resposta negativa à segunda. A segunda questão prejudicial compreende, contudo, duas alternativas, que se traduzem em saber se um Estado-Membro pode prever taxas de montante diferente consoante o destino da viagem seja o território nacional ou o de um Estado terceiro ou se, pelo contrário, nisto existe uma restrição à liberdade de prestação de serviços. Face a esta composição da pergunta, não é claro o que entende o tribunal de reenvio por resposta afirmativa à segunda questão.

61. Em qualquer caso, a questão tem por objectivo saber se é admissível uma diferenciação das taxas quando o destino é um país terceiro, de acordo com o critério da distância ou da situação geográfica.

62. Da resposta à segunda questão prejudicial resulta já que um diferente montante

das taxas, no que respeita à liberdade de prestação de serviços, só é admissível quando, em cada caso, tal diferenciação esteja em conexão com o custo da prestação financiada pela taxa. Os critérios da distância do porto de destino ou da sua situação geográfica não podem, pelo contrário, justificar, só por si, taxas portuárias de diferente montante. Deste modo, é inútil dar uma resposta individualizada à terceira questão prejudicial.

VII — Conclusão

63. Em resultado das considerações antecedentes, propomos que sejam dadas as seguintes respostas às primeira e segunda questões prejudiciais:

«1) O 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 entre Estados-Membros e países terceiros, opõe-se a uma legislação nacional susceptível de impedir, entravar ou tornar menos atractiva a prestação de serviços no domínio de aplicação do regulamento mesmo quando a legislação nacional é aplicável

sem fazer distinção consoante a nacionalidade do prestador de serviços ou do destinatário deles e se reporta a prestações de serviços de transporte entre um Estado-Membro e um Estado terceiro, na medida em que a restrição não se justifique por razões imperativas de interesse geral e seja adequada, necessária e proporcional ao objectivo que prossegue.

- 2) O facto de uma legislação nacional prever taxas portuárias mais altas para os passageiros com destino a um país terceiro do que relativamente aos passageiros com um destino interno, sem que exista uma correlação entre o custo dos serviços portuários prestados aos passageiros e o montante da taxa que lhes é cobrada, representa uma restrição à liberdade de prestação de serviços que não é compatível com o artigo 1.º, n.º 1, do Regulamento n.º 4055/86.»