

Processo C-413/24**Resumo do pedido de decisão prejudicial em aplicação do artigo 98.º, n.º 1, do Regulamento de Processo do Tribunal de Justiça****Data de entrada:**

13 de junho de 2024

Órgão jurisdicional de reenvio:

Ondernemingsrechtbank Gent, afdeling Oostende (Tribunal das Empresas de Gent, Divisão de Ostende, Bélgica)

Data da decisão de reenvio:

6 de junho de 2024

Recorrente:

Vlaams Gewest (Região da Flandres)

Recorridas:

P&O North Sea Ferries Limited

P&O Ferries Limited

Objeto do processo principal

O presente pedido foi apresentado no âmbito de um litígio no qual a Vlaamse Gewest (Região da Flandres) reclama da P&O North Sea Ferries Limited (a seguir «P&O»), uma sociedade de direito inglês, o pagamento de faturas relativas a serviços de assistência à navegação (a seguir «serviços VBS»), o que é, no entender desta última, contrário ao princípio da livre prestação de serviços.

Objeto e fundamento jurídico do pedido de decisão prejudicial

No âmbito do presente pedido de decisão prejudicial, apresentado nos termos do artigo 267.º TFUE, o órgão jurisdicional de reenvio coloca questões tanto sobre o regime dos serviços de assistência à navegação, no âmbito do qual o tráfego entre portos flamengos está isento da taxa aplicável, como sobre o regime tarifário associado, de acordo com o qual a taxa se baseia exclusivamente no comprimento do navio. O órgão jurisdicional de reenvio pergunta se estes regimes violam a

livre prestação de serviços. O órgão jurisdicional de reenvio pretende igualmente saber se os prestadores de serviços estabelecidos no Reino Unido podem invocar o direito da União mesmo após a saída da União Europeia do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte.

Questões prejudiciais

1. Um regime de serviços VBS, com a taxa fixa que lhe está associada em função do comprimento do navio, que se aplica ao tráfego marítimo com destino a um porto flamengo e proveniente de um porto de outro Estado-Membro, mas que não se aplica ao tráfego entre portos flamengos porque esse tráfego está isento da taxa, constitui um obstáculo à livre prestação de serviços nos termos do Regulamento (CEE) n.º 4055/86 do Conselho, de 22 de dezembro de 1986, que aplica o princípio da livre prestação de serviços aos transportes marítimos entre Estados-Membros e Estados-Membros para países terceiros, em conjugação com o artigo 56.º [TFUE]?

2. A aplicação de uma tarifa VBS única, baseada exclusivamente no comprimento do navio, para acesso a portos substancialmente diferentes, tem como consequência que a tarifa VBS seja contrária à liberdade de prestação de serviços prevista no artigo 56.º TFUE e no Regulamento (CEE) n.º 4055/86 do Conselho, de 22 de dezembro de 1986, que aplica o princípio da livre prestação de serviços aos transportes marítimos entre Estados-Membros e Estados-Membros para países terceiros, pelo facto de não ter em conta outros fatores importantes específicos da rota de navegação para o porto, como a distância percorrida pelo navio na zona VBS, a distância entre o mar alto e o porto, a complexidade e a singularidade do porto?

3. Deve o artigo 191.º do Acordo de Comércio e Cooperação, de 30 de dezembro de 2020, entre a União Europeia e a Comunidade Europeia da Energia Atómica, por um lado, e o Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte, por outro, ser interpretado no sentido de que, mesmo após a saída da União Europeia, os prestadores de serviços estabelecidos no Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte podem invocar o direito da União, pelo que a primeira e segunda questões devem ser respondidas da mesma forma antes e depois da saída do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte?

Disposições de direito da União invocadas

TFUE: artigo 56.º

Regulamento (CEE) n.º 4055/86 do Conselho, de 22 de dezembro de 1986, que aplica o princípio da livre prestação de serviços aos transportes marítimos entre Estados-Membros e Estados-Membros para países terceiros

Acordo de Comércio e Cooperação, de 30 de dezembro de 2020, entre a União Europeia e a Comunidade Europeia da Energia Atômica, por um lado, e o Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte, por outro: artigo 191.º

Disposições de direito nacional invocadas

Decreet van 16 juni 2006 betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum (Decreto de 16 de junho de 2006, relativo aos serviços de assistência à navegação nas vias de acesso marítimo e à organização do Centro de Coordenação e Salvamento Marítimo; Belgisch Staatsblad, 26 de outubro de 2006): artigos 17.º, 37.º e 37.ºbis

Besluit van de Vlaamse Regering van 26 oktober 2007 betreffende de begeleiding van de scheepvaart (Despacho do Governo da Flandres, de 26 de outubro de 2007, relativo aos serviços de assistência à navegação; Belgisch Staatsblad, 8 de novembro de 2007), conforme alterado pelo Despacho de 23 de abril de 2021 (Belgisch Staatsblad, 21 de maio de 2021).

Decreet van de Vlaamse Regering van 31 maart 2023, over diverse bepalingen over het gemeenschappelijk vervoer, de weginfrastructuur en het wegenbeleid, en de waterinfrastructuur en het waterbeleid (Decreto do Governo da Flandres, de 31 de março de 2023, relativo a diversas disposições em matéria de transportes comuns, de infraestruturas rodoviárias e de política rodoviária, bem como de infraestruturas hídricas e de política hídrica (Belgisch Staatsblad, 21 de abril de 2023)

Apresentação sucinta dos factos e do processo principal

- 1 A P&O dedica-se à atividade de prestação de serviços de transporte de passageiros e de mercadorias entre portos da Europa continental, designadamente, entre Zeebrugge e o Reino Unido.
- 2 O Governo da Flandres aprovou legislação que os operadores de navios devem cumprir quando navegam com destino aos portos flamengos. De acordo com o Decreet van 16 juni 2006 betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum (Decreto de 16 de junho de 2006, relativo aos serviços de assistência à navegação nas vias de acesso marítimo e à organização do Centro de Coordenação e Salvamento Marítimo; a seguir «Scheepvaartbegeleidingsdecreet»), estão obrigados a participar no sistema de assistência à navegação («VBS»), os capitães de navios que entrem na zona de cobertura VBS ou numa parte desta determinada pelo Governo da Flandres. Uma pequena extensão de água fora do porto de Zeebrugge pertence à zona de cobertura VBS.

- 3 A utilização dos serviços de assistência à navegação está sujeita ao pagamento da taxa dos serviços de assistência à navegação (a seguir «taxa VBS») que é aplicável a todos os navios provenientes do alto mar e com destino a um porto flamengo que participem no sistema de assistência à navegação. A taxa VBS não se aplica ao tráfego marítimo entre os portos flamengos nem aos navios de comprimento inferior a 41 metros. O montante da taxa VBS devida é determinado exclusivamente em função do comprimento da embarcação. O Grondwettelijk Hof (Tribunal Constitucional, Bélgica) decidiu, no Acórdão de 29 de abril de 2010, que a taxa VBS deve ser considerada uma contraprestação.
- 4 O pedido da Região da Flandres visa essencialmente obter a condenação da P&O no pagamento das faturas não pagas relativas aos serviços VBS. A P&O não pretende fazer uso dos serviços VBS quando navega de ou para Zeebrugge e contesta a procedência do pedido da Região da Flandres com base na violação de diversas disposições do direito da União.
- 5 O litígio abrange tanto o período pré-Brexit como o período pós-Brexit.

Argumentos essenciais das partes no processo principal

- 6 A **P&O** alega que a obrigação de utilizar os serviços VBS constitui um obstáculo à prestação de serviços de transporte de e para Zeebrugge, o que é contrário ao direito da União.
- 7 Segundo a P&O, as taxas VBS violam o direito à livre prestação de serviços consagrado no artigo 56.º TFUE e no Regulamento (CEE) n.º 4055/86 do Conselho, de 22 de dezembro de 1986, que aplica o princípio da livre prestação de serviços aos transportes marítimos entre Estados-Membros e Estados-Membros para países terceiros.
- 8 A P&O considera que o facto de o tráfego de navios entre portos flamengos estar isento das taxas VBS constitui uma discriminação proibida. A este respeito, refere o Acórdão do Tribunal de Justiça de 5 de outubro de 1994, C-381/93, Comissão/França. Neste processo, o Tribunal de Justiça considerou que «as prestações de serviços de transportes marítimos entre Estados-Membros não podem estar sujeitas a condições mais rigorosas do que aquelas a que estão sujeitas as prestações de serviços análogas no plano interno» e que «[d]eve, assim, ser considerada como constituindo uma restrição à livre prestação de serviços de transporte marítimo, proibida nos termos do Regulamento n.º 4055/86, uma legislação nacional que, embora aplicável sem discriminação a todos os navios, quer sejam utilizados por prestadores nacionais ou de outros Estados-Membros, estabeleça uma distinção consoante esses navios efetuem transportes internos ou transportes com destino a outros Estados-Membros e garanta assim um benefício especial ao mercado interno e aos transportes internos do Estado-Membro em questão».

A P&O sustenta que não há justificação objetiva para conceder a isenção aos navios que navegam entre portos flamengos, em especial às embarcações marítimas com mais de 41 metros (e que são, portanto, semelhantes aos navios da P&O) que fazem a rota de 70 milhas náuticas entre Zeebrugge e Antuérpia, sem terem entrado primeiro na zona VBS Schelde. Estes navios utilizam os serviços VBS ao longo de uma rota extensa, enquanto os navios da P&O que fazem escala em Zeebrugge apenas percorrem entre 5 e 10 milhas náuticas nas águas marítimas em que são prestados serviços VBS. Além disso, os navios que navegam com destino a Antuérpia beneficiam de um serviço VBS muito mais ativo, dado que Antuérpia é um porto muito movimentado, que as vias navegáveis se tornam cada vez mais estreitas (e concorridas) na proximidade de Antuérpia e que os navios de grande calado não podem navegar em certas partes da rota na maré baixa.

Segundo a P&O, a isenção do tráfego entre portos flamengos tem também como consequência que os serviços VBS sejam prestados gratuitamente a este tráfego marítimo, sendo de entender que os custos dos serviços VBS são depois suportados pelos outros utilizadores, como a P&O, que são obrigados a pagar taxas que deixam de ser proporcionais.

- 9 A P&O observa que um navio que navegue de Hull para Zeebrugge deve pagar a mesma taxa que um navio de igual comprimento de Hull que faça escala em Antuérpia, pelo que os encargos não têm qualquer relação com a utilização efetiva dos serviços VBS. Os portos de mar aberto, como o de Zeebrugge, não colocam problemas de navegação, enquanto os portos de estuário, como o de Antuérpia, são muito mais difíceis de alcançar. Segundo a P&O, os navios que fazem escala neste último porto necessitam de assistência ativa da Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust (Agência para os Serviços Marítimos e Costeiros).
- 10 A P&O argumenta que, para efeitos da apreciação do presente processo, os princípios em matéria de livre circulação da União se aplicam tanto no período pré-Brexit como no período pós-Brexit. O Acordo de Comércio e Cooperação, de 30 de dezembro de 2020, entre a União Europeia e a Comunidade Europeia da Energia Atómica, por um lado, e o Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte, por outro (a seguir «Acordo de Comércio e Cooperação») prevê efetivamente que o tráfego marítimo com origem no Reino Unido com destino à União não deve ser objeto de um tratamento menos favorável do que o tráfego marítimo entre Estados-Membros.
- 11 A **Região da Flandres** invoca o Acórdão do Tribunal de Justiça de 13 de junho de 2002, nos processos apensos C-430/99 e C-431/99, *Sea-Land Service*, segundo o qual «a livre prestação de serviços, enquanto princípio fundamental do Tratado, só pode ser limitada por regulamentações justificadas por razões imperativas de interesse geral e que se apliquem a qualquer pessoa ou empresa que exerça uma atividade no território do Estado-Membro de acolhimento. Além disso, a fim de ser assim justificada, a regulamentação nacional em causa deve ser adequada a garantir a realização do objetivo que prossegue e não ultrapassar o que é necessário para atingir esse objetivo.»

- 12 No entender da Região da Flandres, a disposição segundo a qual a taxa VBS não é devida em relação ao tráfego marítimo entre portos flamengos tem por objetivo evitar que a contraprestação seja paga mais do que uma vez quando os navios navegam primeiro do alto mar para um porto flamengo, para aí carregar ou descarregar, e depois deste primeiro porto para um porto flamengo subsequente.
- 13 A Região da Flandres refere que um prestador de serviços estabelecido no Reino Unido não pode, após o Brexit, invocar o direito da União da mesma forma que o fazia antes do Brexit.

Apresentação sucinta da fundamentação do pedido de decisão prejudicial

- 14 Qualquer tratamento discriminatório que afete os serviços de transporte marítimo decorrente das disposições do Scheepvaartbegeleidingsdecreet está abrangido pelo âmbito de aplicação do Regulamento n.º 4055/86.

Isenção do tráfego marítimo entre portos flamengos

- 15 O órgão jurisdicional de reenvio observa que o Scheepvaartbegeleidingsdecreet impõe claramente condições menos favoráveis aos navios que partem de um porto de outro Estado-Membro da União e navegam para um porto flamengo do que aos navios que partem de um porto flamengo e navegam para outro porto flamengo. O argumento da Região da Flandres de que tal visa evitar que a contraprestação seja paga mais do que uma vez não convence o órgão jurisdicional de reenvio porque, nos termos do artigo 37.ºbis, n.º 2, a taxa VBS só é devida uma vez por dia de calendário. Por conseguinte, desde logo, se um navio fizer uma primeira escala no porto de Zeebrugge e partir para Antuérpia no mesmo dia, não é devida qualquer taxa VBS. Se o navio não partir no mesmo dia, também não é devida qualquer taxa VBS, uma vez que se trata de tráfego entre portos flamengos.

Taxa única baseada exclusivamente no comprimento do navio relativa ao acesso a portos substancialmente diferentes

- 16 O Rechtbank (Tribunal de Primeira Instância) constata que é aplicada a mesma tarifa, baseada exclusivamente no comprimento do navio, em relação aos diferentes portos flamengos. Um navio que entra no porto de Antuérpia e um navio do mesmo comprimento que entra no porto de Zeebrugge pagam a mesma taxa VBS. A aplicação de uma taxa única aos dois portos, que são substancialmente diferentes, suscita a questão de saber se as taxas VBS baseadas exclusivamente no comprimento do navio podem ser objetivamente justificadas e se não deverão ser tidos em conta outros fatores, como a distância que o navio percorre na zona VBS, a distância entre o mar alto e o porto ou a complexidade e a singularidade do porto.

Brexit

- 17 Nos termos do artigo 267.º TFUE, o Tribunal de Justiça da União Europeia é competente para decidir, a título prejudicial, sobre a «interpretação dos atos adotados pelas instituições, órgãos ou organismos da União». O órgão jurisdicional de reenvio pergunta, a título prejudicial, se o artigo 191.º do Acordo de Comércio e Cooperação, de 30 de dezembro de 2020, entre a União Europeia e a Comunidade Europeia da Energia Atómica, por um lado, e o Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte, por outro, deve ser interpretado no sentido de que, mesmo após a saída do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte, os prestadores de serviços desses países podem invocar as disposições do artigo 56.º TFUE da mesma forma que o faziam antes da saída.

DOCUMENTO DE TRABALHO