ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ CARL OTTO LENZ της 8ης Νοεμβρίου 1989 *

Κύριε πρόεδρε,
Κύριοι δικαστές,

1. Επί του ερωτήματος που υπέβαλε στο Δικαστήριο το γαλλικό Cour de cassation στις 23 Φεβρουαρίου 1989 διατυπώνω — αναφερόμενος στην έκθεση για την επ' ακροατηρίου συζήτηση (όσον αφορά τις λεπτομέρειες της υποθέσεως) — την ακόλουθη γνώμη:

2. *1.* Το υποβληθέν ερώτημα είναι διατυπωμένο κατά γενικότατο τρόπο [1]. Αυτό δεν αποκλείει, ωστόσο, μια κάποια οριοθέτηση βάσει των πραγματικών περιστατικών που μας γνωστοποιήθηκαν. Η πρακτική αυτή ακολουθήθηκε επανειλημμένα από τη νομολογία. Υπενθυμίζω ενδεικτικά τις υποθέσεις 13/68 [2], 51/70 [3] και 53/81 [4].

3. Αντίστοιχος χειρισμός επιβάλλεται, κατά τη γνώμη μου, και στην παρούσα περίπτωση, επειδή στο πλαίσιο του άρθρου 177 της Συνθήκης ΕΟΚ δεν παρέχονται αφηρημένα νομικές γνωμοδοτήσεις, αλλά συγκεκριμένη αρωγή προς έκδοση της αποφάσεως του παραπέμποντος δικαστηρίου, διά της ερμηνείας του κοινοτικού δικαίου υπό το φως ορισμένων πραγματικών περιστατικών. Υπό την έννοια αυτή, έχει σημασία ότι η κύρια δίκη — όπως προκύπτει από την αγωγή της 18ης Ιανουαρίου 1982 — αφορά μόνο την επιστροφή των τελών επί των επιβατών [ύψους 836 071,25 γαλλικών φράγκων (FF)] που καταβλήθηκαν αχρεωστήτως από 19ης Μαΐου 1981 βάσει του διατάγματος της 12ης Μαΐου 1981. Είναι επομένως αναμφισβήτητα εύλογο να αποβλέψει κανείς στο νομικό καθεστώς που ίσχυε εκείνη την περίοδο (1981/1982) και να προσδιορίσει τις συνέπειες της εφαρμογής του κοινοτικού δικαίου κατά την κρίσιμη περίοδο επί των πραγματικών περιστατικών που έχουν υποβληθεί στην κρίση του παραπέμποντος δικαστηρίου.

4. *2.* Όσον αφορά την προβληματική που οριοθέτησα με τον τρόπο αυτό, θεωρώ — ας μου επιτραπεί να το πω ευθύς εξαρχής — πειστική τη σχετική άποψη της Επιτροπής, ότι δηλαδή: κατά την προαναφερθείσα περίοδο επιτρεπόταν σε ένα κράτος μέλος να εισπράττει, με την ευκαιρία της χρησιμοποιήσεως από πλοίο λιμενικών εγκαταστάσεων κειμένων στο νησιωτικό έδαφός του, όταν οι επιβάτες προέρχονται από λιμένες κειμένους σε άλλο κράτος μέλος ή κατευθύνονται προς αυτούς, τέλη κατά την αποβίβαση και την επιβίβαση των επιβατών, ενώ στην περίπτωση μεταφοράς μεταξύ δύο λιμένων κειμένων στο εθνικό έδαφος τα εν λόγω τέλη δεν εισπράττονταν παρά μόνο για την επιβίβαση επί του πλοίου κατά την αναχώρησή του από τον νησιωτικό λιμένα.

* Γλώσσα του πρωτοτύπου: η γερμανική.

1 — « Έχει η Συνθήκη και ιδίως τα άρθρα της 59, 62 και 84 την έννοια ότι επιτρέπεται σ' ένα κράτος μέλος να εισπράττει, με την ευκαιρία της χρησιμοποιήσεως από πλοίο λιμενικών εγκαταστάσεων κειμένων στο νησιωτικό έδαφός του, όταν οι επιβάτες προέρχονται από λιμένες κείμενους σε άλλο κράτος μέλος ή κατευθύνονται προς αυτούς, τέλη κατά την αποβίβαση και την επιβίβαση των επιβατών, ενώ στην περίπτωση μεταφοράς μεταξύ δύο λιμένων κειμένων στο εθνικό έδαφος, τα εν λόγω τέλη δεν εισπράττονται παρά μόνο για την επιβίβαση επί του πλοίου κατά την αναχώρησή του από τον νησιωτικό λιμένα; »

2 — Απόφαση της 19ης Δεκεμβρίου 1968, Salgoil κατά Υπουργείου του Εξωτερικού Εμπορίου της Ιταλικής Δημοκρατίας (13/68, Slg. 1968, σ. 679).

3 — Απόφαση της 3ης Μαρτίου 1971, Alfons Lütticke κατά Hauptzollamt Passau (51/70, Slg. 1971, σ. 121).

4 — Απόφαση της 23ης Μαρτίου 1982, D. M. Levin κατά Staatssecretaris van Justitie (53/81, Συλλογή 1982, σ. 1035).

5. Αυτό πρέπει να συναχθεί από τον κρίσιμο για την παρούσα περίπτωση τίτλο III, κεφάλαιο 3, της Συνθήκης ΕΟΚ (Οι υπηρεσίες) του οποίου το άρθρο 61 ορίζει ότι:

« Η ελεύθερη κυκλοφορία των υπηρεσιών στον τομέα των μεταφορών διέπεται από τις διατάξεις του τίτλου που αναφέρεται στις μεταφορές. »

Συναφώς είναι κρίσιμη επιπλέον η διαπίστωση ότι κατά τον χρόνο εκείνο δεν υφίστατο κανένα μέτρο υλοποιήσεως της αρχής της ελεύθερης παροχής των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές και ότι δεν είχε γίνει ακόμη χρήση του άρθρου 84, παράγραφος 2, της Συνθήκης ΕΟΚ (κατά το οποίο το Συμβούλιο μπορεί να αποφασίζει ομόφωνα [5] εάν, κατά ποιο μέτρο και κατά ποια διαδικασία θα είναι δυνατόν να θεσπισθούν κατάλληλες διατάξεις για τις θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές). Όπως προαναφέρθηκε, εφαρμογή έχει μόνον ο κανονισμός του Συμβουλίου 4055/86 της 22ας Δεκεμβρίου 1986 « για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον τομέα των θαλασσίων μεταφορών μεταξύ κρατών μελών και μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών » [6]. Μόνον από της ενάρξεως της ισχύος του (από 1ης Ιανουαρίου 1987, σύμφωνα με το άρθρο 12 του κανονισμού) κατέστη σαφές ότι η αρχή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών ισχύει και για τις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ κρατών μελών (άρθρο 1, παράγραφος 1).

6. *3.* Αντίθετα, η διαφορετική άποψη της ενάγουσας της κύριας δίκης μπορεί ευχερώς να αντικρουσθεί.

7. α) Η άποψη της προσφεύγουσας ότι το άρθρο 3 του τίτλου III της Συνθήκης ΕΟΚ και οι διατάξεις σχετικά με την κατάργηση των περιορισμών της ελεύθερης παροχής των υπηρεσιών εφαρμόζονταν στις υπηρεσίες θαλασσίων μεταφορών ήδη σε χρονική περίοδο κατά την οποία δεν είχε ακόμη εκδοθεί καμιά πράξη του Συμβουλίου βάσει του άρθρου 84, παράγραφος 2, της Συνθήκης ΕΟΚ (δηλαδή πράξη εφαρμογής της πολιτικής μεταφορών στον τομέα των θαλασσίων μεταφορών που να καθιστά έτσι δυνατή την εφαρμογή του τίτλου IV στον εν λόγω τομέα) είναι, κατά τη γνώμη μου, προφανώς ασυμβίβαστη προς την οικονομία των διατάξεων που προαναφέρθηκαν. Η άποψη αυτή θα κατέληγε στην άνευ ετέρου εφαρμογή των γενικών διατάξεων του άρθρου 59 και επομένων στον τομέα των θαλασσίων μεταφορών, (στον οποίο δεν μπορούν άνευ ετέρου να εφαρμοσθούν ούτε οι διατάξεις περί κοινής πολιτικής μεταφορών με τις οποίες σκοπείται η πραγματοποίηση των σκοπών του κεφαλαίου 3 του τίτλου III για τις υπηρεσίες στον τομέα των μεταφορών), ο οποίος θεωρήθηκε προφανώς από τους συντάκτες της Συνθήκης ως ιδιαίτερα ευαίσθητος. Αυτό δεν μπορεί να είναι εύλογο. Στο σημείο αυτό ενδιαφέρον παρουσιάζει η απόφαση στην υπόθεση 4/88 [7], στην οποία τονίζεται ότι κατά το έτος 1982, ελλείψει ειδικών πράξεων στον τομέα της πολιτικής μεταφορών, δεν κατέστη δυνατή η επίκληση του άρθρου 59 και ότι η αδράνεια του Συμβουλίου στον τομέα των μεταφορών δεν είχε ως συνέπεια την απευθείας εφαρμογή του άρθρου 59.

8. β) Η άποψη της ενάγουσας της κύριας δίκης βρίσκει ασφαλώς έρεισμα σε άλλες σχετικές αποφάσεις. Πρέπει μεν να γίνει δεκτό ότι η απόφαση στην υπόθεση 164/73 [8] αναφέρει γενικά ότι οι θαλάσσιες και αεροπορικές μετα-

5 — Η διαδικαστική αυτή προϋπόθεση τροποποιήθηκε με την Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη.

6 — ΕΕ 1986, L 378, σ. 1.

7 — Απόφαση της 13ης Ιουλίου 1989, Lambregts Transportbedrijf PVBA κατά Βελγικού Δημοσίου (4/88, Συλλογή 1989, σ. 2583).

8 — Απόφαση της 4ης Απριλίου 1974, Επιτροπή κατά Γαλλικής Δημοκρατίας (167/73, Slg. 1974, σ. 359).

φορές διέπονται από τις γενικές διατάξεις της Συνθήκης, ακόμη και αν εξαιρούνται από την εφαρμογή των διατάξεων του τίτλου IV περί κοινής πολιτικής μεταφορών, ενόσω το Συμβούλιο δεν έχει αποφασίσει διαφορετικά. Δεν πρέπει όμως να λησμονείται ότι στην περίπτωση εκείνη επρόκειτο για το διαφορετικό πρόβλημα της εφαρμογής των άρθρων 48 έως 51.

9. Από την απόφαση της 30ής Απριλίου 1986 στις υποθέσεις 209/84 έως 213/84 [9] προκύπτει πάντως σαφώς ότι κατά το άρθρο 61 της Συνθήκης ΕΟΚ η ελεύθερη κυκλοφορία των υπηρεσιών στον τομέα των μεταφορών διέπεται όχι από τις διατάξεις του κεφαλαίου που αφορά την παροχή των υπηρεσιών, αλλά από τις διατάξεις του τίτλου που αναφέρεται στην κοινή πολιτική των μεταφορών. Επομένως, στον τομέα των μεταφορών, ο στόχος του άρθρου 59 της Συνθήκης, ο οποίος συνίσταται στην κατάργηση των περιορισμών της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών πρέπει να επιτευχθεί στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής που προβλέπουν τα άρθρα 74 και 75 (σκέψη 37 της απόφασης).

10. γ) Μπορώ επιπλέον να παραπέμψω συναφώς στον προαναφερθέντα κανονισμό 4055/86. Το γεγονός ότι στη δεύτερη αιτιολογική του σκέψη αναφέρεται ότι, « σύμφωνα με το άρθρο 61 της Συνθήκης, η ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στον τομέα των θαλασσίων μεταφορών πρέπει να διέπεται από τις διατάξεις του τίτλου περί μεταφορών », σημαίνει ακριβώς ότι η πραγματοποίησή της πρέπει να αποτελέσει αντικείμενο μέτρων στο πλαίσιο του εν λόγω άρθρου και ότι αποκλείεται η απευθείας προσφυγή στο άρθρο 59 και επόμενα.

9 — Απόφαση της 30ής Απριλίου 1986, Asjes (209/84, 210/84, 211/84, 212/84 και 213/84, Συλλογή 1986, σ. 1425).

11. Η άποψη όμως που διατυπώνει η ενάγουσα της κύριας δίκης σχετικά με τον εν λόγω κανονισμό, κατά την οποία ο κανονισμός αυτός απλώς διασαφηνίζει και επιβεβαιώνει μια νομική κατάσταση που συνάγεται ήδη απευθείας από τη Συνθήκη, ασφαλώς δεν είναι υποστηρίξιμη. Δεν πρέπει, πράγματι, να παραβλέψει κανείς το γεγονός ότι ο κανονισμός αυτός, όπως προκύπτει από την αιτιολογία του, αποτελεί πράξη υπό την έννοια του άρθρου 84, παράγραφος 2, της Συνθήκης ΕΟΚ, δηλαδή θεσμικό μέτρο (υπέρ της απόψεως αυτής συνηγορεί εξάλλου επίσης το γεγονός ότι στο άρθρο 12 του κανονισμού καθορίζεται η ημερομηνία ενάρξεως της ισχύος του). Είναι επίσης ενδιαφέρον να παρατηρηθεί ότι κατά τη σαφή διατύπωση της ενδεκάτης αιτιολογικής του σκέψεως: « ... η αρχή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών θα πρέπει *στο εξής* να εφαρμοσθεί στις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ κρατών μελών και μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών, προκειμένου να καταργηθούν προοδευτικά οι υπάρχοντες περιορισμοί και να εμποδισθεί η εισαγωγή νέων περιορισμών ».

12. δ) Θεωρώ, τέλος, προφανές ότι δεν είναι δυνατή στην περίπτωση της κύριας δίκης η επίκληση των γενικών αρχών της Συνθήκης (ενότητα της κοινής αγοράς· απαγόρευση των διακρίσεων κατά το άρθρο 7).

13. Οι διατάξεις του τίτλου III, κεφάλαιο 3, έχουν ως σκοπό να συγκεκριμενοποιήσουν και να υλοποιήσουν τις αρχές αυτές στον τομέα που ενδιαφέρει εν προκειμένω. Επειδή προβλέπεται εν προκειμένω σαφής εξαίρεση για τον τομέα των μεταφορών στο σύνολό του (με την παραπομπή του άρθρου 61 στον τίτλο περί μεταφορών), θεωρώ αντίθετο προς την οικονομία των διατάξεων της Συνθήκης να αντιταχθεί κανείς στην εν λόγω εξαίρεση, προσφεύγοντας στις αρχές που διατυπώνονται στο πρώτο μέρος της Συνθήκης (αρχές οι οποίες δεν φαίνεται, εξάλλου, να λαμβάνονται υπόψη από το άρθρο 7, επειδή, όπως προαναφέρθηκε,

οι γαλλικές διατάξεις που ενδιαφέρουν εν προκειμένω δεν ενέχουν διακρίσεις λόγω ιθαγενείας).

14. ε) Όσον αφορά την κρίσιμη για την κύρια δίκη περίοδο των ετών 1981 και 1982 δεν μπορεί, επομένως, να συναχθεί το συμπέρασμα ότι η διαφορετική μεταχείριση που συνεπάγονται οι γαλλικές διατάξεις περί εισπράξεως τελών επί των επιβατών στους λιμένες της Κορσικής, αναλόγως του αν η μεταφορά εκτελείται μεταξύ γαλλικών λιμένων, αφενός, ή μεταξύ λιμένων της Κορσικής και της Ιταλίας, αφετέρου, είναι ασυμβίβαστη προς το άρθρο 59 της Συνθήκης.

15. στ) Δεν έχουν σημασία στο σημείο αυτό όσα μπορούν να συναχθούν από το άρθρο 62 και τον κανόνα « standstill » που περιέχει ως προς το ότι η κατά την έναρξη ισχύος της Συνθήκης υφισταμένη άνιση μεταχείριση καταργήθηκε με διάταγμα της 27ης Ιανουαρίου 1969 και αναβίωσε με το διάταγμα της 12ης Μαΐου 1981, διότι η διάταξη αυτή δεν έχει εφαρμογή, σύμφωνα με το άρθρο 61, παράγραφος 1.

16. *4.* Αν θέλει κανείς να μην περιορισθεί στις προεκτεθείσες παρατηρήσεις, αλλά να εξετάσει το υποβληθέν ερώτημα — λαμβάνοντας ως αφετηρία τη γενική του διατύπωση — χωρίς χρονικό περιορισμό (φαίνεται πάντως ότι η επίμαχη γαλλική ρύθμιση εφαρμοζόταν μέχρι σήμερα), θεωρώ σκόπιμο, ακόμη και στο πλαίσιο μιας τέτοιας εξετάσεως του προδικαστικού ερωτήματος, να αναγνωρίσω το βάσιμο της απόψεως της Επιτροπής, θεωρώντας δηλαδή ότι η γαλλική ρύθμιση συνεπάγεται περιορισμό της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών υπό την έννοια του άρθρου 59 της Συνθήκης ΕΟΚ και ότι αυτό δεν επιτρέπεται πλέον από της ενάρξεως της ισχύος του κανονισμού 4055/86, με τον οποίο υλοποιήθηκε η αρχή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον τομέα των θαλασσίων μεταφορών.

17. α) Προφανώς στο μόνο ζήτημα που είναι κρίσιμο σχετικά — αν δηλαδή στις διακρατικές μεταφορές, όπως οι εκτελούμενες από την ενάγουσα μεταξύ Κορσικής και Ιταλίας, εφαρμόζονται εξαιρετικοί και δυσμενείς όροι, όσον αφορά την είσπραξη τελών επί των επιβατών — πρέπει σαφώς να δοθεί καταφατική απάντηση για το διάστημα μετά την έναρξη ισχύος του διατάγματος της 12ης Μαΐου 1981, διότι μόνο σ' αυτή την περίπτωση, αντίθετα προς ό,τι ισχύει για τις καθαρά εσωτερικές μεταφορές, καθίστανται απαιτητά τα τέλη επί των επιβατών, τόσο κατά την άφιξη όσο και κατά την αναχώρηση των πλοίων. Είναι επομένως βέβαιον ότι υφίσταται εν προκειμένω περιορισμός της ελεύθερης παροχής των υπηρεσιών υπό την έννοια του άρθρου 59, διότι ακριβώς, για τις διακρατικές μεταφορές, δεν ισχύουν οι ίδιοι όροι που ισχύουν για τις καθαρά εσωτερικές μεταφορές.

18. Αντίθετα, ο ισχυρισμός της γαλλικής κυβερνήσεως ότι οι υπηρεσίες μεταφορών μεταξύ λιμένων της Κορσικής και της Ιταλίας δεν μπορούν να συγκριθούν με καθαρά « ενδογαλλικές » υπηρεσίες μεταφορών (επειδή οι οικονομικοί όροι — δυνατότητα πωλήσεων απαλλαγμένη από δασμούς· επιβολή φόρου προστιθεμένης αξίας· εφαρμογή των κανόνων περί « δημοσίων υπηρεσιών » — είναι διαφορετικοί) πρέπει να θεωρηθεί ότι δεν ασκεί επιρροή, καθόσον πρόκειται για στοιχεία που δεν αποτελούν αντικείμενο της υπό κρίση ρυθμίσεως και, επιπλέον, παρουσιάζουν χαλαρή μόνο σχέση με τις κατά κυριολεξία υπηρεσίες μεταφορών.

19. β) Ορθώς υποστηρίζει επίσης η Επιτροπή ότι δεν αποκλείεται η διαφορετική ρύθμιση των τελών επί των επιβατών να έχει επιπτώσεις στο δρομολόγιο που επιλέγεται από τους επιβάτες και, επομένως, στον όγκο των μεταφορών. Πράγματι, τα τέλη επί των επιβατών, ακόμη και αν, όπως προαναφέρθηκε, δεν μετα-

κυλίονται άμεσα στους επιβάτες, πρέπει να θεωρηθούν ως στοιχεία που λαμβάνονται υπόψη κατά τον υπολογισμό του κόστους και επηρεάζουν, επομένως, τον ανταγωνισμό, για τον οποίο η απόσταση μεταξύ ιταλικών και γαλλικών λιμένων δεν πρέπει να είναι αποφασιστικής σημασίας.

20. Πρέπει επίσης να συμφωνήσει κανείς με την Επιτροπή που υποστηρίζει ότι δεν είναι καθοριστική η έκταση της επιβαρύνσεως των διακρατικών μεταφορών (σύμφωνα με τα σχετικά αριθμητικά στοιχεία), όπως επίσης ότι δεν έχει σημασία το γεγονός ότι πρόκειται για φορολογικό μέτρο. Όσον αφορά πράγματι το ζήτημα που αναφέρθηκε πρώτο, μπορεί να επισημάνει κανείς τη σημασία της θεμελιώδους αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών, που επιτάσσει την κατάργηση κάθε διακρίσεως (όπως υπογραμμίσθηκε στην υπόθεση 270/83 [10] σχετικά με το δικαίωμα εγκαταστάσεως)· πρέπει δε να υπομνησθεί επίσης η νομολογία σχετικά με την κατάργηση των εμποδίων της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων, από την οποία συνάγεται σαφώς ότι απαγορεύονται ακόμη και τα εποπτικά εμπόδια (υπόθεση 51 έως 54/71 [11]).

21. Ως προς το δεύτερο ζήτημα, αρκεί να παραπέμψω στην απόφαση επί της υποθέσεως 127/86 [12] (όπου το πρόβλημα της ελεύθερης κυκλοφορίας αντιμετωπίζεται από πλευράς φορολογικών διακρίσεων) καθώς επίσης και στην απόφαση επί της υποθέσεως 270/83.

22. Όσον αφορά, εξάλλου, το ζήτημα αν μια νομοθεσία ενέχουσα διακρίσεις, όπως η γαλλική νομοθεσία που ενδιαφέρει εν προκειμένω, εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 4055/86, δεν μπορώ να διαγνώσω από τον εν λόγω κανονισμό κανένα πρόβλημα, καθόσον στο άρθρο 1 αναφέρεται σαφώς ότι:

« Η ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ κρατών μελών ... ισχύει για υπηκόους των κρατών μελών εγκατεστημένους σε κράτος μέλος της Κοινότητας εκτός από το κράτος του αποδέκτη των υπηρεσιών. »

23. Αντίθετα, ο ισχυρισμός της γαλλικής κυβερνήσεως, κατά τον οποίο μεταφορές προς και από την Κορσική συνιστούν μέρος της γαλλικής ακτοπλοΐας και — όπως συνάγεται από σχετικό σχέδιο κανονισμού της Επιτροπής — κατά τον οποίο η ελεύθερη παροχή υπηρεσιών δεν έχει γίνει ακόμη πραγματικότητα, ασφαλώς δεν ευσταθεί. Αν κατανόησα ορθώς το σχέδιο κανονισμού, η μελετώμενη ρύθμιση αναφέρεται μόνο στην κατάργηση των εμποδίων των θαλασσίων μεταφορών *στο εσωτερικό* των κρατών μελών (δηλαδή, κατά το άρθρο 1, των θαλασσίων μεταφορών επιβατών και εμπορευμάτων μεταξύ λιμένων *ενός* κράτους μέλους). Εξακολουθεί επομένως να υφίσταται ανάγκη ρυθμίσεως της προσβάσεως στις υπηρεσίες αυτές των επιχειρήσεων που εδρεύουν σε άλλα κράτη μέλη. Στη δίκη που εκκρεμεί ενώπιον του Cour de cassation η διαφορά αφορά, αντίθετα, τις μεταφορές μεταξύ δύο κρατών μελών (Ιταλίας και Γαλλίας), όλα δε τα απαραίτητα για την πραγματοποίηση της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών προβλέπονται ήδη στον κανονισμό 4055/86.

10 — Απόφαση της 28ης Ιανουαρίου 1986, Επιτροπή κατά Γαλλικής Δημοκρατίας (270/83, Συλλογή 1986, σ. 273).

11 — Απόφαση της 15ης Δεκεμβρίου 1971, International Fruit Company NV και λοιποί κατά Produktschap voor groenten en fruit (51/71, 52/71, 53/71 και 54/71, Slg. 1971, σ. 1107).

12 — Απόφαση της 6ης Ιουλίου 1988, Εισαγγελική Αρχή και Υπουργός Οικονομικών του Βασιλείου του Βελγίου κατά Yves Ledoux (127/86, Συλλογή 1988, σ. 3741).

24. *5.* Κατόπιν των προεκτεθέντων προτείνω, επομένως, να δοθεί η εξής απάντηση στο ερώτημα του γαλλικού Cour de cassation:

« Μέχρις ενάρξεως της ισχύος του κανονισμού 4055/86 το κοινοτικό δίκαιο επέτρεπε σε ένα κράτος μέλος να εισπράττει, με την ευκαιρία της χρησιμοποιήσεως από πλοίο λιμενικών εγκαταστάσεων κειμένων στο νησιωτικό έδαφός του, όταν οι επιβάτες προέρχονται από λιμένες κειμένους σε άλλο κράτος μέλος ή κατευθύνονται προς αυτούς, τέλη κατά την αποβίβαση και την επιβίβαση των επιβατών, ενώ στην περίπτωση μεταφοράς μεταξύ δύο λιμένων κειμένων στο εθνικό έδαφος, τα εν λόγω τέλη δεν εισπράττονται, παρά μόνο για την επιβίβαση επί του πλοίου κατά την αναχώρησή του από τον νησιωτικό λιμένα. »