INFORME PARA LA VISTA
presentado en el asunto C-49/89 *

I. Hechos y procedimiento

1. El Code des ports maritimes francés prevé, en su artículo L.211-1, que puede percibirse un derecho portuario en los puertos franceses por las operaciones comerciales o la estancia de los buques que en ellos tenga lugar. Por lo que se refiere a los buques mercantes, el artículo L.211-2 establece una tasa sobre los pasajeros desembarcados, embarcados o transbordados que ha de ser satisfecha por el armador.

Para los puertos marítimos de Córcega, el artículo R.212-20 establece una tasa sobre todos los pasajeros destinados a un punto de Córcega, Francia metropolitana o Cerdeña, así como una tasa de la misma cuantía sobre todos los pasajeros procedentes o destinados a un puerto situado en Europa.

El régimen de imposición única del que se beneficiaba el tráfico entre Córcega e Italia a partir del Decreto de 27 de enero de 1969 quedó derogado mediante el Decreto de 12 de mayo de 1981, que puso nuevamente a los servicios entre Córcega e Italia, con excepción de Cerdeña, bajo el régimen internacional de tráfico que lleva consigo la percepción de determinadas tasas al partir de un puerto corso y a la llegada a tal puerto.

2. La sociedad Corsica Ferries France (en lo sucesivo, «sociedad Corsica Ferries»), titular de tres buques que realizan el trayecto entre Córcega y ciertos puertos italianos, solicitó a la administración de aduanas la devolución de las tasas percibidas, alegando que la normativa francesa crea una discriminación entre los buques que prestan servicio entre Córcega y los puertos de la Francia continental, que sólo deben satisfacer la tasa sobre los pasajeros al partir de un puerto corso, y los buques que prestan servicio entre la isla de Córcega y los puertos situados en Estados de la CEE distintos de Francia, que están sujetos a tributación tanto a la llegada como al partir.

3. Luego de haber sido desestimada su pretensión por el Tribunal de grande instance y por la Cour d'appel de Bastia, la sociedad Corsica Ferries recurrió en casación.

4. Al considerar que el litigio requiere una interpretación de determinados artículos del Tratado CEE, la Cour de cassation francesa, mediante resolución de 17 de enero de 1989, suspendió el procedimiento hasta que el Tribunal de Justicia se pronuncie, con carácter prejudicial, sobre la cuestión siguiente:

«¿Debe interpretarse el Tratado y, en especial, sus artículos 59, 62 y 84 en el sentido de que un Estado miembro está autorizado para percibir, con ocasión de la utilización por un buque de instalaciones portuarias situadas en su territorio insular, cuando los pasajeros provienen de puertos situados en otro Estado miembro o se dirigen a éstos, determinadas tasas con ocasión del embarque y desembarque de pasajeros, mientras que, en el caso de un transporte entre dos puertos situados en el territorio nacional, tales impuestos sólo se perciben por el embarque en el puerto insular?»

* Lengua de procedimiento: francés.

5. La resolución de la Cour de cassation se registró en la Secretaría del Tribunal de Justicia el 23 de febrero de 1989.

6. Conforme al artículo 20 del Protocolo sobre el Estatuto del Tribunal de Justicia de la CEE, presentaron observaciones escritas, el 12 de mayo de 1989, la Comisión de las Comunidades Europeas, representada por su Consejero Jurídico, Sr. Jean Amphoux, y el 22 de mayo de 1989, la sociedad Corsica Ferries, recurrente en casación, representada por los Sres. Thouvenin, Abogado de París, y Scapel, Abogado de Marsella.

7. Visto el informe del Juez Ponente y oído el Abogado General, el Tribunal de Justicia decidió abrir la fase oral sin previo recibimiento a prueba.

8. Conforme a los apartados 1 y 2 del artículo 95 del Reglamento de Procedimiento, mediante decisión de 21 de junio de 1989, el Tribunal de Justicia acordó atribuir el asunto a la Sala Segunda.

II. Observaciones escritas presentadas al Tribunal de Justicia

1. La *sociedad Corsica Ferries,* recurrente en casación, afirma que, con arreglo a la legislación francesa en vigor entre 1969 y 1981, los buques que prestaban servicio entre Italia y Córcega no sufrían discriminación alguna en relación a los que prestaban servicio entre Córcega y la Francia continental. Hasta 1981 no introdujeron las autoridades francesas la actual situación discriminatoria, que se aplica en todos los puertos marítimos franceses.

El artículo 84 del Tratado CEE excluye el transporte marítimo de la política común de transportes, que es objeto del título IV de la segunda parte del Tratado. Por consiguiente, se plantea la cuestión de la posible aplicación, a esta modalidad de transporte, de las disposiciones del Tratado relativas a la libre prestación de servicios, que figuran en los artículos 59 a 66 del título III del Tratado.

Aun suponiendo que tales disposiciones no sean directamente aplicables, los principios generales del Tratado son contrarios a una normativa como la disposición francesa controvertida.

Libre prestación de servicios

El apartado 1 del artículo 61 del Tratado CEE establece que la libre prestación de servicios, en materia de transportes, se rige por las disposiciones del título relativo a los transportes. Es preciso pues examinar si esta disposición, en relación con el artículo 84, impide la aplicación de las normas generales del Tratado relativas a los servicios a la normativa nacional en materia de transporte marítimo. Puede deducirse una respuesta positiva de la sentencia del Tribunal de Justicia de 4 de abril de 1974 (Comisión contra Francia, 167/73, Rec. 1974, p. 359), en la cual el Tribunal de Justicia admitió que, si bien con arreglo al apartado 2 del artículo 84 del Tratado el transporte marítimo y aéreo está sustraído, mientras el Consejo no decida otra cosa, a las normas contenidas en el título IV de la segunda parte del Tratado, relativa a la política común de transportes, está sujeto, al igual que las demás modalidades de transportes, a las normas generales del Tratado. En la sentencia antes citada, el Tribunal de Justicia aplicó al transporte marítimo los artículos 48 a 51 del Tratado; en las sentencias de 12 de octubre de 1978 (Comisión contra Bélgica, 156/77, Rec.

1978, p. 1881), y de 30 de abril de 1986 (Asjes, asuntos acumulados 209/84 a 213/84, Rec. 1986, p. 1425), aplicó a los transportes las disposiciones del Tratado en materia de ayudas públicas y de competencia.

El Reglamento nº 4055/86 del Consejo, de 22 de diciembre de 1986, relativo a la aplicación del principio de la libre prestación de servicios al transporte marítimo entre Estados miembros y entre Estados miembros y terceros países (DO L 378, p. 1), establece en su artículo 1 la aplicación del principio de la libre circulación de servicios en materia de transporte marítimo. Ahora bien, la normativa francesa conculca el principio de no discriminación inherente a la libre circulación de servicios.

A tenor del artículo 62 del Tratado CEE, los Estados miembros no introducirán nuevas restricciones a la libertad efectivamente lograda en materia de prestación de servicios. Mientras que la normativa francesa en vigor en 1969 garantizaba la igualdad de trato entre los buques que prestaban servicio entre Francia continental y Córcega y aquellos que comunicaban Italia con Córcega, la normativa adoptada en 1981 introdujo un trato discriminatorio. Tampoco cabe extraer ningún argumento del hecho de que el 1 de enero de 1958, fecha de entrada en vigor del Tratado CEE, existía ya tal trato discriminatorio sin que la normativa de 1981 constituyera una nueva restricción en relación con la situación existente en 1958. Efectivamente, al establecer el artículo 62 una obligación de «standstill», supone para el Estado, no sólo la prohibición de introducir nuevas restriciones a la libertad lograda al entrar en vigor el Tratado, sino también la prohibición de restablecer restricciones que hubieran sido suprimidas en el transcurso del período transitorio.

Principios generales del Tratado

El principio de no discriminación está presente en el artículo 59 del Tratado, relativo a la libre prestación de servicios, pero, al propio tiempo, constituye un principio general del Derecho comunitario, que resulta indispensable para la creación de un mercado común. Por ello, los transportes marítimos se hallan sujetos a los principios generales del Tratado. No solamente están prohibidas las discriminaciones por razón de la nacionalidad, a que se refiere más en particular el artículo 7 del Tratado, sino también cualquier manifestación de discriminación fundada en la localización de una actividad económica y que se oponga al establecimiento de un espacio económico unificado. De esta forma, en materia de Seguridad Social, el Tribunal de Justicia condenó las diferencias en las prestaciones según que el asegurado se encontrara o no en el territorio del asegurador (sentencia de 19 de marzo de 1964, Unger, 75/64, Rec. 1964, p. 347); por el mismo motivo, en materia de libre prestación de servicios, condenó las discriminaciones vinculadas, no a la nacionalidad, sino al lugar de residencia (sentencia de 3 de diciembre de 1974, Van Binsbergen, 33/74, Rec. 1974, p. 1299). En la sentencia de 15 de enero de 1986 (Pinna, 41/84, Rec. 1986, p. 17), declaró inválidas determinadas disposiciones del Reglamento nº 1408/71, ya que excluían la concesión de las prestaciones familiares francesas a los trabajadores sujetos a la normativa francesa, para los miembros de su familia que residan en el territorio de otro Estado, consagrando así de forma implícita el principio de no discriminación geográfica.

El argumento consistente en afirmar que los propietarios de buques obligados a pagar la tasa pueden repercutirla sobre el precio de venta exigido a los pasajeros carece de fundamento. Por una parte, la propia demandante en el asunto principipal tomó a su cargo las tasas controvertidas; por otra parte, el Tratado no sólo prohíbe las discri-

minaciones que afectan a los prestadores de servicios, sino también las que afectan a los beneficiarios de tales servicios.

Por todo ello, la sociedad Corsica Ferries propone que se responda de la siguiente forma a la cuestión planteada:

«El Tratado impide que un Estado miembro perciba, con ocasión de la utilización por un buque de instalaciones portuarias situadas en su territorio, tasas calculadas sobre la base del número de pasajeros embarcados y desembarcados, cuando el citado buque presta servicio entre un puerto nacional y otro situado en otro Estado miembro, cuando, en el supuesto de un transporte entre dos puertos situados en su territorio, este Estado percibe tasas que gravan únicamente el número de pasajeros embarcados.»

2. Estima la *Comisión* que el análisis del alcance de las citadas disposiciones nacionales con respecto a las normas comunitarias, pone de manifiesto su carácter discriminatorio. Sin embargo, la discriminación no existe ni por razón de la nacionalidad de los pasajeros, ni del pabellón del buque, ni de la nacionalidad del armador o del Estado miembro de matrícula. Con todo, la citada discriminación puede poner en peligro la libre prestación de servicios en el marco del transporte marítimo de pasajeros. Efectivamente, al gravar la legislación francesa los servicios intracomunitarios que tienen un elemento transfronterizo con un tributo superior al que grava los servicios nacionales, se produce un resultado análogo al de una exacción de efecto equivalente a un derecho de aduanas en el marco del comercio intracomunitario de mercancías. Se trata de una discriminación que debe eliminarse, con independencia de la gravedad de sus efectos.

La jurisprudencia del Tribunal de Justicia sobre la libre circulación de mercancías, que prohíbe cualquier medida que grave las exportaciones o las importaciones con motivo del paso de la frontera, estableció principios que tienen perfecta aplicación en materia de libre prestación de servicios.

La prohibición de restricciones a las libertades fundamentales reconocidas por el Tratado tiene validez con independencia de la calificación de tales medidas con arreglo al Derecho nacional. En la sentencia de 21 de septiembre de 1988 (Van Eycke, 267/86, Rec. 1988, p. 4769), el Tribunal de Justicia admitió que los artículos 95 a 97 del Tratado afectan únicamente a los tributos que gravan las importaciones. Sin embargo, las discriminaciones fiscales que afectan a la libre circulación de personas y servicios deben poder apreciarse sobre la base de las disposiciones del Tratado CEE relativas a tales libertades. Además, en las sentencias de 28 de enero de 1986 (Comisión contra Francia, 270/83, Rec. 1986, p. 273) y de 6 de julio de 1988 (Ministère public contra Ledoux, 127/86, Rec. 1988, p. 3741), el Tribunal de Justicia admitió que la índole fiscal de una medida no la sustrae a las prohibiciones que derivan de las normas relativas a la libre circulación de personas o servicios.

Sin embargo, en el presente asunto, se plantea la cuestión de la posible sumisión de los transportes a las normas generales del Tratado, en particular, al artículo 84. En la citada sentencia de 4 de julio de 1974, el Tribunal de Justicia admitió que el transporte marítimo y aéreo están sujetos a las normas generales del Tratado. En la citada sentencia de 30 de abril de 1986, aplicó a los transportes aéreos las normas del Tratado relativas a la competencia. Esta sumisión de los transportes a las normas generales del Tratado sólo tiene aplicación cuando el propio Tratado no establezca expresamente lo contrario. Tal excepción expresa se halla contenida en el apartado 1 del artículo 61

que el Tribunal de Justicia, en la antes citada sentencia de 30 de abril de 1986, interpretó en el sentido de que la libre circulación de servicios en materia de transportes no se rige por las disposiciones del capítulo relativo a la prestación de servicios, sino por las del título relativo a la política común de transportes. La aplicación efectiva de esta política está supeditada a la adopción de actos dictados en virtud del apartado 2 del artículo 84 del Tratado.

En este contexto, el Reglamento nº 4055/86, relativo a la aplicación del principio de libre prestación de servicios al transporte marítimo entre Estados miembros y entre Estados miembros y terceros países, previó la aplicación al transporte marítimo del citado principio.

En virtud de la actual normativa comunitaria, una discriminación como la que se aplica en Francia resulta contraria al Derecho comunitario. Sin embargo, los hechos de los que conoce el órgano remitente (la Cour de cassation) son anteriores al Reglamento nº 4055/86 y, en aquel momento, las normas del Tratado relativas a la libre prestación de servicios aún no eran aplicables al transporte marítimo.

Por todo ello, la Comisión propone que se dé la siguiente respuesta a la cuestión planteada:

«Las disposiciones del Tratado CEE han de interpretarse en el sentido que no impiden, con anterioridad a la entrada en vigor del Reglamento nº 4055/86, que un Estado miembro perciba, con ocasión de la utilización por un buque de instalaciones portuarias situadas en su territorio insular, cuando los pasajeros provienen de puertos situados en otro Estado miembro o se dirigen a éstos, determinadas tasas con motivo del embarque y desembarque de pasajeros, mientras que, en el caso de un transporte entre dos puertos situados en el territorio nacional, tales impuestos sólo se perciben con ocasión del embarque en el puerto insular.»

III. Fase oral del procedimiento

El *Gobierno de la República Francesa,* que no presentó observaciones escritas, comienza por afirmar que estamos en presencia de dos tipos distintos de tráfico marítimo, a saber, el cabotaje nacional y el tráfico internacional. Al tratarse de dos categorías jurídicas distintas, está completamente justificada la diferencia de régimen tributario.

El principio de libre prestación de servicios sólo es aplicable al transporte marítimo a partir del 1 de enero de 1987, fecha de entrada en vigor del Reglamento nº 4055/86. Además, a tenor de su artículo 1, este Reglamento se aplica a los transportes intracomunitarios y al tráfico con terceros países y, a la espera de que se adopte una normativa nacional relativa a los transportes marítimos en el interior de los Estados miembros, puede aplicarse al tráfico de cabotaje nacional una normativa específica.

F. A. Schockweiler
Juez Ponente