



Roj: **ATS 200/2019 - ECLI:ES:TS:2019:200A**

Id Cendoj: **28079130012019200123**

Órgano: **Tribunal Supremo. Sala de lo Contencioso**

Sede: **Madrid**

Sección: **1**

Fecha: **16/01/2019**

Nº de Recurso: **4983/2018**

Nº de Resolución:

Procedimiento: **Recurso de Casación Contencioso-Administrativo (L.O. 7/2015)**

Ponente: **JOSE ANTONIO MONTERO FERNANDEZ**

Tipo de Resolución: **Auto**

Resoluciones del caso: **STSJ, Sala de lo Contencioso-Administrativo, Andalucía, Sección 2ª,
10-05-2018 (rec. 851/2016),
ATS 200/2019**

TRIBUNAL SUPREMO

SALA DE LO CONTENCIOSO-ADMINISTRATIVO

SECCIÓN: PRIMERA

A U T O

Fecha del auto: 16/01/2019

Tipo de procedimiento: R. CASACION

Número del procedimiento: **4983/2018**

Materia: OTROS TRIBUTOS

Submateria: Otros tributos estatales y autonómicos

Fallo/Acuerdo: Auto Admisión

Ponente: Excmo. Sr. D. Jose Antonio Montero Fernandez

Letrada de la Administración de Justicia: Ilma. Sra. Dña. Mª Angeles Moreno Ballesteros

Secretaría de Sala Destino: 002

Transcrito por: MRG

Nota:

R. CASACION núm.: **4983/2018**

Ponente: Excmo. Sr. D. Jose Antonio Montero Fernandez

Letrada de la Administración de Justicia: Ilma. Sra. Dña. Mª Angeles Moreno Ballesteros

TRIBUNAL SUPREMO

SALA DE LO CONTENCIOSO-ADMINISTRATIVO

SECCIÓN: PRIMERA

A U T O

Excmos. Sres. y Excmas. Sras.

D. Luis Maria Díez-Picazo Gimenez, presidente



D. Rafael Fernandez Valverde

D^a. Maria del Pilar Teso Gamella

D. Jose Antonio Montero Fernandez

D. Jose Maria del Riego Valledor

D^a. Ines Huerta Garicano

En Madrid, a 16 de enero de 2019.

HECHOS

PRIMERO.- 1. La procuradora doña Julia Calderón Seguro, en representación de la entidad ALCADDEISA SERVICIOS, S.A. [en lo sucesivo "ALCADEISA"] presentó escrito preparando recurso de casación contra la sentencia de 10 de mayo de 2018, de la sección segunda de la sala de lo contencioso-administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía (Sevilla), desestimatoria del recurso 851/2016, relativo a la liquidación practicada por la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, en concepto de tasa de ayudas a la navegación.

2. Tras justificar la concurrencia de los requisitos reglados de plazo, legitimación y recurribilidad de la resolución impugnada, identifica como infringido los siguientes preceptos que forman parte del Derecho estatal:

(i) El artículo 240.d) y e) del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre (BOE de 20 de octubre) ["TRLPMM"] en el que se establece la cuota íntegra de la tasa de ayudas a la navegación para buques y embarcaciones de recreo o deportivos de eslora igual o superior a nueve metros.

(ii) El artículo 3, en relación con el artículo 8 del Real Decreto 1435/2010, de 5 de noviembre, por el que se regula el abanderamiento y matriculación de las embarcaciones de recreo (BOE de 6 de noviembre).

(iii) El artículo 171 TRLPEMM que regula las exenciones del pago de las tasas de utilización y ayudas a la navegación.

(iv) El artículo 41 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (BOE de 25 de julio) ["LNM"] en relación con los artículos 56 y 57 del mismo cuerpo legal y el artículo 2 y disposición final primera del Real Decreto 1435/2010, de 5 de noviembre sobre las definiciones de buque y embarcación.

3. Razona que las infracciones denunciadas han sido relevantes y determinantes de la decisión adoptada en la sentencia que pretende recurrir por cuanto la sala de instancia no realiza una interpretación concreta de la normativa que se tiene como infringida y en particular de los artículos 240.1 d) y e), 241 y 171 del TRLPEMM, desarrollándose en el campo de *lege ferenda*, de cómo debería ser la Ley, y no de cómo aparece configurada, con los derechos y obligaciones que resultan de la misma. En su opinión, en aplicación de dichos preceptos "la tasa no debería ser exigible a una embarcación de recreo española de eslora igual o inferior a 12 metros que, por sus características, no posea ni certificado de registro español-permiso de navegación, o rol de despacho o dotación de buques ya que a los efectos del TRLPEMM, no cumple con los requisitos para la cuantificación de la tasa y por lo tanto, no podrá considerarse sujeto pasivo de la misma. De igual forma, las embarcaciones extranjeras deportivas o de recreo tampoco estarían sujetas al pago de esta tasa toda vez que no disponen de certificado de registro español-permiso de navegación o rol de despacho o dotación de buques" (sic). De igual manera, la Sentencia aplica de forma errónea el artículo 41 LNM tanto a embarcaciones como a buques, sin tener en cuenta que existe una diferenciación legal entre dichos sujetos de navegación y que se encuentra recogida de forma expresa tanto en los artículos 56 y 57 del mismo texto legal como en la Disposición Final Primera y en el artículo 2 del Real Decreto 1435/2010.

4.1. Considera que el recurso de casación preparado presenta interés casacional objetivo para la formación de jurisprudencia porque no existe jurisprudencia del Tribunal Supremo [artículo 88.3.a) de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa (BOE de 14 de julio) -"LJCA"-] sobre las siguientes cuestiones: (i) si una embarcación de recreo española de eslora igual o inferior a 12 metros que, por sus características, no posee certificado de registro español- permiso de navegación, o rol de despacho o dotación de buques, cumple con los requisitos para la cuantificación de la tasa a los efectos del TRLPEMM (por lo tanto, no podrá considerarse sujeto pasivo de la misma); (ii) si las embarcaciones extranjeras deportivas o de recreo están sujetas al pago de esta tasa teniendo en cuenta que no disponen de certificado de registro español- permiso de navegación o rol de despacho o dotación de buques; (iii) si estamos ante supuestos de no sujeción o de cuota cero.



4.2. En el mismo sentido, la recurrente estima que la sentencia tiene un carácter general y susceptible de afectar a un gran número de situaciones (artículo 88.2.b) y c) LJCA). Afirma que se está afectando de manera sensible y concreta a la competencia que tienen atribuida los puertos y, por tanto, también a los intereses generales si tenemos en cuenta, además, la dimensión económica de la cuestión de fondo suscitada y su potencial multiplicador. De este modo, el criterio que vaya a marcar el Tribunal Supremo será susceptible de extender sus efectos a un gran número de concesionarios y a su usuarios, propietarios de embarcaciones y que por imperativo legal devienen sujetos pasivos contribuyentes de la tasa objeto de controversia. Esta circunstancia se vincula por la entidad recurrente con el impacto económico de la náutica de recreo en nuestro país, recogiendo datos publicados en la web de la entidad Puertos del Estado según el cual la náutica deportiva (construcción, reparación, industria asociada y servicios) aporta aproximadamente un 0.7 por ciento del PIB nacional y más de 110.000 empleos.

SEGUNDO .- 1. La sección segunda de la sala de lo contencioso-administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía (Sevilla) tuvo por preparado el recurso de casación en auto de 10 de julio de 2018 , emplazando a las partes para su comparecencia ante esta Sala Tercera del Tribunal Supremo. Han comparecido tanto la parte recurrente como la Administración General del Estado, parte procesal recurrida, dentro de los 30 días que fija el artículo 89.5 LJCA .

Es Magistrado Ponente el Excmo. Sr. D. Jose Antonio Montero Fernandez, Magistrado de la Sala.

RAZONAMIENTOS JURÍDICOS

PRIMERO.- 1. El escrito de preparación fue presentado en plazo (artículo 89.1 LJCA), la sentencia contra la que se dirige el recurso es susceptible de casación (artículo 86 LJCA , apartados 1 y 2) y ALCADEISA está legitimada para prepararlo, por haber sido parte en el proceso de instancia (artículo 89.1 LJCA).

2. En el escrito de preparación se acredita el cumplimiento de tales requisitos reglados, se identifican con precisión las normas del ordenamiento jurídico estatal que se reputan infringidas, alegadas en el proceso, tomadas en consideración por la Sala de instancia o que ésta hubiera debido observar aun sin ser alegadas. También se justifica de forma suficiente por qué su infracción ha sido relevante y determinante del fallo de sentencia impugnada [artículo 89.2 LJCA , letras a), b), d) y e)].

3. El repetido escrito fundamenta especialmente, con singular referencia la caso, que concurre en el recurso interés casacional objetivo para la formación de jurisprudencia porque la sentencia impugnada aplica normas en las que se sustenta la razón de decidir sobre las que no existe jurisprudencia [artículo 88.3.a) LJCA]; porque sienta una doctrina que puede ser gravemente dañosa para los intereses generales [artículo 88.2.b) LJCA] y porque afecta a un gran número de situaciones (artículo 88.2.c) LJCA). De lo expuesto se infiere la conveniencia de un pronunciamiento del Tribunal Supremo, por lo que también se puede dar por cumplido lo que exige el artículo 89.2.f) LJCA .

SEGUNDO. - 1. El artículo 240 TRLPMM regula la cuantificación de la tasa de ayudas a la navegación, cuyo hecho imponible se conecta con la utilización del servicio de señalización marítima prestado por la Autoridad Portuaria, cuyo objeto es la instalación, mantenimiento, control e inspección de dispositivos visuales, acústicos, electrónicos o radioeléctricos, activos o pasivos, destinados a mejorar la seguridad de la navegación y los movimientos de los buques en el mar litoral español, y, en su caso, confirmar la posición de los buques en navegación (artículo 237 TRLPMM en relación con el artículo 137 de mismo texto legal).

En el apartado d) del artículo 240.1 TRLPMM se cuantifica la controvertida tasa. En particular, respecto a la cuota exigida a buques y embarcaciones de recreo o deportivos de eslora igual o superior a nueve metros, se establece lo siguiente:

"1. La cuota íntegra de la tasa es la siguiente:

(...) d) A los buques y embarcaciones de recreo o deportivos de eslora igual o superior a nueve metros si su propulsión es el motor y superior a 12 metros si su propulsión es la vela, que deban estar provistas de certificado de registro español-permiso de navegación o rol de despacho o dotación de buques.

1.º En el caso de embarcaciones que tengan la base en un puerto español: la resultante del producto de las cuantías básicas (A + C) por la eslora del buque, expresada en metros, por la manga del buque, expresada en metros, y por el coeficiente 16 en cada año natural.

2.º En el caso de embarcaciones que no tengan la base en un puerto español, la cuota de la tasa será la que se derive de dividir la cuota resultante del ordinal 1.º anterior entre el número de días de cada año natural, multiplicado por el número de días de estancia, completos o por fracción, que vaya a permanecer la embarcación en aguas jurisdiccionales españolas".



El precepto anterior se completa con la exención regulada en el artículo 171 TRLPMM (exenciones del pago de las tasas de utilización y ayudas a la navegación), en el que se dispone que están exentas del pago las embarcaciones a vela con eslora no superior a 12 metros, si bien únicamente respecto a la tasa de ayudas a la navegación (letra e).

2.- Interpretando los preceptos anteriores, la Sala de instancia, en la sentencia recurrida (FD 5º), considera insostenible la postura mantenida por la entidad recurrente en la demanda de instancia en virtud de la cual solamente puede girarse liquidación de la tasa de señalización marítima a las embarcaciones españolas, por cuanto las embarcaciones extranjeras deportivas o de recreo no estarían sujetas al pago de la tasa al no disponer de certificado de registro español-permiso de navegación rol de despacho o dotación de buques (documentos reservados a las embarcaciones deportivas matriculadas en España). La Sala de instancia respalda la argumentación de la Administración que defiende que de establecer la sujeción de las embarcaciones extranjeras, se llegaría al absurdo de jurídico de gravar solamente a las embarcaciones españolas a pesar de que ambas utilizan el servicio de señalización marítima (tanto en la definición del hecho imponible como en la regulación de la exención del mismo no se establece distinción ni diferenciación alguna entre embarcaciones españolas y extranjeras). En apoyo de este criterio, cita la LNM - inspirada en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, aprobada el 10 de diciembre de 1982-, en la que se formula una regulación básica y sistemática de la policía de navegación. Advierte que estas normas despliegan su eficacia frente a buques nacionales y extranjeros que navegan o se detienen en alguna de nuestras aguas. Su artículo 41 establece que "los buques extranjeros sólo vendrán obligados al pago de los servicios que se les hayan prestado durante su paso por el mar territorial. De acuerdo con lo previsto en la legislación portuaria, se considerará que todos los buques a su paso por el mar territorial utilizan el servicio de señalización marítima". En virtud de todo lo anterior, la sala concluye que "todos los buques utilizan el servicio de señalización marítima y, por ende, los buques objeto del presente recurso, realizaron el hecho imponible y no cabe hablar, por tanto, de un supuesto de no sujeción, sin que tampoco concorra exención alguna" (FD 4º).

TERCERO. 1. La entidad recurrente considera que la sala de instancia ha vulnerado los artículos 237 a 244 TRLPMM, en particular se refiere al artículo 240, apartados d) y e), que sirve para la cuantificación de la tasa controvertida y en el que se diferencia según el tipo de buque o embarcación; según se tenga o no base en puerto español; o según se cuente o no con certificado de registro español-permiso de navegación o rol de despacho o dotación de buques.

2. Advierte, igualmente, que la sentencia recurrida infringe lo establecido en el artículo 3 en relación con el artículo 8 del Real Decreto 1435/201 en el que se regula el certificado de registro español-permiso de navegación o rol de despacho o dotación de buques. En el primero de dichos preceptos, en su apartado 4, se dispone que "[l]as embarcaciones de recreo de eslora igual o inferior a 12 metros, exceptuadas las embarcaciones de alta velocidad, estarán sujetas al régimen previsto en el artículo 8 de este real decreto , cuando ostente la propia embarcación y su equipo propulsor el marcado CE". Por su parte, el artículo 8, en su apartado 1 ordena que "Todas las embarcaciones de recreo de eslora igual o inferior a 12 metros están exentas de la obligación de abanderamiento y matriculación, así como de despacho, siempre que la propia embarcación y su equipo propulsor ostenten el marcado CE. No obstante podrán ser abanderadas y matriculadas a petición expresa del titular, en cuyo caso será de aplicación el régimen general establecido en el artículo 9 de este real decreto .

En todo caso, deberán obtener antes de su entrada en servicio un certificado de inscripción, de acuerdo con lo previsto en el apartado 6 de este artículo y cumplimentar lo previsto en el apartado 4".

3. Considera, finalmente, que la Sentencia, en su fundamentación, aplica de forma errónea el artículo 41 LNM, tanto a embarcaciones como a buques, sin tener en cuenta que existe una diferenciación legal entre dichos sujetos de navegación, que se encuentra recogida de forma expresa en los artículos 56 y 57 LNM y en el artículo 2 y la Disposición Final Primera del Real Decreto 1435/2010 .

CUARTO. - 1. A la vista de cuanto antecede, la cuestión nuclear que suscita este recurso de casación consiste en dilucidar si las embarcaciones extranjeras deportivas o de recreo que no dispongan de certificado de registro español-permiso de navegación o rol de despacho o dotaciones de buques están sujetas o no a la tasa por la prestación del servicio de señalización marítima regulada en el artículo 237 TRLPMM.

2. Esta cuestión presenta interés casacional objetivo para la formación de jurisprudencia, porque se da la presunción del artículo 88.3.a) LJCA siendo conveniente un pronunciamiento de este Tribunal Supremo que la esclarezca.

3. La concurrencia de interés casacional objetivo por la razón expuesta hace innecesario determinar si concurren las otras alegadas por la recurrente en el escrito de preparación del recurso para justificar su admisión.



QUINTO.- 1. En virtud de lo dispuesto en el artículo 88.1 LJCA , en relación con el artículo 90.4 LJCA , procede admitir este recurso de casación, cuyo objeto será, por presentar interés casacional objetivo para la formación de la jurisprudencia, la cuestión precisada en el punto 1 del anterior fundamento jurídico de esta resolución.

2. Las normas que, en principio, serán objeto de interpretación son el artículo 240.d) y e) TRLPMM ; el artículo 3, en relación con el artículo 8 del Real Decreto 1435/2010 ; el artículo 171 TRLPEMM; y el artículo 41 LNM en relación con los artículos 56 y 57 LNM y el artículo 2 y disposición final primera del Real Decreto 1435/2010 .

SEXTO.- Conforme a lo dispuesto por el artículo 90.7 LJCA , este auto se publicará íntegramente en la página web del Tribunal Supremo.

SÉPTIMO.- Procede comunicar inmediatamente a la Sala de instancia la decisión adoptada en este auto, como dispone el artículo 90.6 LJCA , y conferir a las actuaciones el trámite previsto en los artículos 92 y 93 LJCA , remitiéndolas a la Sección Segunda de esta Sala, competente para su sustanciación y decisión de conformidad con las reglas de reparto.

Por todo lo anterior,

La Sección de Admisión

acuerda:

1º) Admitir el recurso de casación RCA/**4983/2018**, preparado por la representación procesal de la entidad ALCADEISA SERVICIOS, S.A. contra la sentencia de 10 de mayo de 2018, de la sección segunda de la sala de lo contencioso-administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía (Sevilla), recurso 851/2016 .

2º) La cuestión que presenta interés casacional objetivo para la formación de la jurisprudencia es: dilucidar si las embarcaciones extranjeras deportivas o de recreo que no dispongan de certificado de registro español-permiso de navegación o rol de despacho o dotaciones de buques están sujetas o no a la tasa por la prestación del servicio de señalización marítima regulada en el artículo 237 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante , aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

3º) Identificar como normas jurídicas que, en principio, serán objeto de interpretación, los artículos 171 y 240.d) y e) del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante , aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre; el artículo 3 , en relación con el artículo 8 del Real Decreto 1435/2010, de 5 de noviembre , por el que se regula el abanderamiento y matriculación de las embarcaciones de recreo en las listas sexta y séptima del registro de matrícula de buques; y el artículo 41 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima en relación con los artículos 56 y 57 del mismo cuerpo legal y el artículo 2 y disposición final primera del Real Decreto 1435/2010, de 5 de noviembre .

4º) Publicar este auto en la página web del Tribunal Supremo.

5º) Comunicar inmediatamente a la Sala de instancia la decisión adoptada en este auto.

6º) Para su tramitación y decisión, remitir las actuaciones a la Sección Segunda de esta Sala, competente de conformidad con las normas de reparto.

Así lo acuerdan y firman.

Luis Maria Diez-Picazo Gimenez, presidente Rafael Fernandez Valverde

Maria del Pilar Teso Gamella Jose Antonio Montero Fernandez

Jose Maria del Riego Valledor Ines Huerta Garicano