

CONCLUSIONES DEL ABOGADO GENERAL
SR. SIEGBERT ALBER

presentadas el 9 de julio de 2002¹

I. Introducción

1. El Trimeles Dioikitiko Protodikeio (Tribunal contencioso-administrativo de primera instancia) de Rodas (Grecia) planteó, mediante la presente petición de decisión prejudicial, tres cuestiones relativas a la interpretación del Reglamento (CEE) n° 4055/86 del Consejo, de 22 de diciembre de 1986, relativo a la aplicación del principio de libre prestación de servicios al transporte marítimo entre Estados miembros y entre Estados miembros y países terceros² (en lo sucesivo, «Reglamento n° 4055/86»). Este órgano jurisdiccional se cuestiona, en el marco del principio de libre prestación de servicios, la conformidad a Derecho de una normativa nacional sobre tasas portuarias que prevé la aplicación de tipos diferentes para el transporte de pasajeros dentro del territorio de Grecia, por un lado, y para el transporte de pasajeros entre Grecia y un tercer Estado, por otro. No obstante, el régimen de tasas no establece ninguna distinción por razón de la nacionalidad de los pasajeros o de la bandera bajo la cual navega el buque.

II. Marco jurídico

A. Normativa comunitaria

2. En virtud de lo dispuesto en el artículo 51 CE, apartado 1, la libre circulación de servicios, en materia de transportes, se rige por las disposiciones del título V del Tratado CE, relativo a los transportes, es decir, los artículos 70 CE a 80 CE. Según el artículo 80 CE, apartado 1, dichas disposiciones se aplican expresamente, entre otros, a los transportes por vías navegables, no incluyendo, por tanto, el transporte marítimo. Sin embargo, el artículo 80 CE, apartado 2, permite al Consejo adoptar disposiciones aplicables a la navegación marítima.

3. Sobre la base de dicho artículo, el Consejo adoptó el Reglamento n° 4055/86, que contiene, entre otras, las siguientes disposiciones:

«Artículo 1

1. La libre prestación de servicios de transporte marítimo entre Estados miembros y

1 — Lengua original: alemán.

2 — DO L 378, p. 1, en su versión modificada por el Reglamento (CEE) n° 3573/90 del Consejo, de 4 de diciembre de 1990 (DO L 353, p. 16).

entre Estados miembros y países terceros se aplicará a los nacionales de los Estados miembros que estén establecidos en un Estado miembro distinto del Estado al que pertenezca la persona a la que van dirigidos dichos servicios.

b) *tráfico con países terceros:*

el transporte de pasajeros o productos por el mar entre los puertos de un país miembro y cualquier puerto o instalación situada sobre la plataforma continental de un país tercero.

2. Asimismo, las disposiciones del presente Reglamento se aplicarán a los nacionales de los Estados miembros establecidos fuera de la Comunidad y a las compañías navieras establecidas fuera de la Comunidad y controladas por nacionales de un Estado miembro, siempre que sus buques estén registrados en ese Estado miembro con arreglo a su legislación.

[...]

3. Las disposiciones de los artículos 55 a 58 y 62 del Tratado se aplicarán a las materias contempladas en el presente Reglamento.

Artículo 8

4. Para los fines del presente Reglamento, se considerarán “servicios de transporte marítimo entre Estados miembros y entre Estados miembros y países terceros”, los siguientes servicios cuando se presten normalmente a cambio de una remuneración:

Sin perjuicio de lo dispuesto en el Tratado en materia de derecho de establecimiento, toda persona que preste servicios de transporte marítimo podrá, a fin de prestar tales servicios, continuar temporalmente sus actividades en el Estado miembro en que preste dichos servicios, bajo las mismas condiciones que imponga dicho Estado a sus propios nacionales.

a) *servicios de transporte marítimo intracomunitario:*

Artículo 9

el transporte de pasajeros o productos por mar entre cualquier puerto de un Estado miembro y cualquier puerto o instalación situada sobre la plataforma continental de otro Estado miembro;

Mientras no se hayan abolido las limitaciones a la libre prestación de servicios, cada Estado miembro aplicará tales limita-

ciones sin distinciones debidas a la nacionalidad o la residencia de todas las personas que presten dichos servicios con arreglo a los apartados 1 y 2 del artículo 1.»

B. Normativa griega

4. El artículo 6 de la Ley nº 2399/1996 (FEK 90 A'), en su versión en vigor en el momento de practicarse la liquidación controvertida, dispone:

«1. Todo pasajero que suba a bordo de un medio de transporte marítimo con destino al interior de Grecia o al extranjero deberá abonar una tasa especial establecida a favor de la entidad pública que administra y explota el puerto de embarque. Esta tasa irá destinada a cubrir los costes de la modernización y la mejora de las obras e instalaciones portuarias, del uso del puerto y de otras finalidades similares relacionadas con la mejora del servicio a los viajeros.

2. La citada tasa consistirá en un recargo porcentual del precio del billete o bien en una cantidad fija en dracmas, dependiendo del puerto de destino, del tipo de viaje según la categoría del buque y así sucesi-

vamente. Se determinará de la siguiente forma:

A. Para los pasajeros de buques transbordadores de personas, o bien de buques de cualquier tipo para el transporte de vehículos y personas y de buques aerodeslizadores anfibios que operen en las líneas interiores, el 5 % del precio del billete.

B. Para los pasajeros de buques transbordadores de personas, o bien de buques de transporte de vehículos y personas, que enarbolan el pabellón griego o un pabellón internacional en trayectos internacionales:

- a) una tasa fija de 5000 GRD aplicable a todo pasajero con destino a cualquier puerto de un país extranjero, con excepción de los países de la Unión Europea, Chipre, Albania, Rusia, Ucrania, Moldavia y Georgia en el Mar Negro;
- b) una tasa fija de 500 GRD aplicable a todo pasajero con destino final a los países de la Unión Europea y Chipre;

- c) una tasa fija de 1.000 GRD aplicable a todo pasajero con destino final a puertos de Albania, Rusia, Moldavia, Ucrania y Georgia en el Mar Negro; también un puerto extranjero, la tasa fija contemplada en el punto B, letras a) b) y c), según el caso, se abonarán en el último puerto.

- d) una tasa fija de 2.000 GRD aplicable a todo pasajero con destino final a puertos de ultramar (América, Australia, etc.);

[...]

[...]

- e) un 30 % del rendimiento de la tasa fija a que se refieren las letras anteriores del presente apartado será ingresado por las Tesorerías portuarias de que se trata en el Naftisko Apomakhiko Tamio (Mutua de los marinos mercantes “NAT”), de conformidad con los procedimientos establecidos en las disposiciones pertinentes aplicables al NAT.

C. Para los pasajeros que tomen parte en excursiones turísticas (cruceros) en buques turísticos de viajeros que enarbolan el pabellón griego o un pabellón extranjero:

4. La tasa deberá figurar en los billetes y su recaudación será responsabilidad de aquellas personas que los expenden, es decir, las agencias marítimas, oficinas de turismo y empresas similares. La cantidad recaudada durante cada mes del año será ingresada por las personas responsables de su recaudación, dentro de los 10 primeros días del mes siguiente, en la cuenta especial abierta en el Banco de Grecia a nombre de la entidad pública que administre y explote el puerto, a favor de la cual se haya devengado la citada cantidad, cuenta que tiene la única referencia “Realización de obras que sean de interés para los viajeros”, junto con la indicación que señale el número de billetes vendidos para cada clase y la cantidad de dinero que se abona. Tales cantidades irán destinadas exclusivamente a las obras de interés para los viajeros.

- a) una tasa fija de 50 GRD por cada pasajero que participe en una excursión diaria entre los puertos griegos, por cada puerto en el que atraque el buque. Si la excursión de un día incluye

5. Las empresas responsables de la recaudación serán solidariamente responsables junto con los pasajeros del pago de la totalidad de las tasas. [...]».

III. Hechos

5. Las compañías navieras GEHA Naftiliaki EPE y Total Scope NE (primera y segunda demandantes en el litigio principal) son las propietarias, respectivamente, de los aerodeslizadores anfibios «Fl. Marianna» y «Fl. Zeus». La comunidad de propietarios navieros Nikolaos Salis, Anastasios Charalampis, Antonios Charalampis, Dimitrios Kattidenios, Vasileios Dimitrakopoulos (tercera demandante) es propietaria del aerodeslizador anfibio «Iviskos». La sociedad colectiva Afoi Charalampis OE (cuarta demandante) actúa como corredor marítimo de la última. Las demandantes tienen su domicilio social en Rodas.

6. Por un flete de 250.000 a 300.000 GRD diarias, las demandantes pusieron sus buques durante la temporada turística a disposición de determinados operadores turísticos, para el transporte de sus clientes extranjeros de Rodas a Marmaris (Turquía). Las demandantes no abonaron en su totalidad las tasas portuarias correspondientes al mes de junio de 1996 por el transporte de pasajeros de un día y de tránsito con los buques mencionados y otras embarcaciones.

7. Como consecuencia de ello, el Limeniko Tameio Dodekanisou, demandado en el litigio principal (en lo sucesivo, «Tesorería portuaria») notificó la liquidación de las tasas que aún se debían. La tasa ascendía a 60 GRD por cada viajero en tránsito y a 5.000 GRD por cada excursionista de un

día. Las demandantes, tras formular sin éxito una reclamación, interpusieron un recurso contra esta decisión. Alegaban, entre otros, la infracción del Reglamento n° 4055/86 y del artículo 49 CE.

IV. La cuestión prejudicial

8. El Tribunal contencioso-administrativo de primera instancia de Rodas que conoció del litigio planteó al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones:

«1) ¿Debe interpretarse el artículo 1 del Reglamento (CEE) n° 4055/86 del Consejo en el sentido de que prohíbe que la legislación nacional de un Estado miembro imponga restricciones a la prestación de servicios de transporte marítimo entre Estados miembros y países terceros con carácter general, aun cuando las citadas restricciones se impongan sin distinción a todos los buques, tanto si son utilizados por sus propios nacionales prestadores de servicios como por los nacionales de otros Estados miembros, y en relación con todos los pasajeros con independencia de su nacionalidad, o por el contrario debe interpretarse en el sentido de que prohíbe que la legislación nacional de un Estado miembro

introduzca restricciones tan sólo a la prestación de servicios entre otro Estado miembro y un país tercero, dispensando de esta forma un trato más favorable a los buques nacionales que realizan el transporte marítimo a terceros países en relación con aquellas otras empresas de transporte que pertenecen a otros Estados miembros?

3) En caso de respuesta negativa, ¿es posible establecer una diferenciación adicional entre las tasas portuarias que se imponen a los pasajeros cuyos destinos son puertos de países terceros, según el país tercero, con arreglo al criterio de la distancia de los puertos o de su situación geográfica o, por el contrario, una normativa nacional de esta índole es también contraria al Reglamento antes citado, por cuanto constituye una discriminación en relación con el transporte marítimo con destino a un país tercero concreto (o a países terceros concretos) y por consiguiente supone una restricción al transporte marítimo con destino al citado (o a los citados países)?»

2) ¿Puede un Estado miembro establecer tasas portuarias diferentes (más elevadas) para los pasajeros de los buques que hacen escala o que tienen su destino final en un puerto de un país tercero (no perteneciente a la Unión Europea) que las que se exigen a los otros pasajeros cuyos destinos sean puertos interiores o bien puertos situados en otros Estados miembros de la Unión Europea, aun cuando en los dos casos antes mencionados las tasas se exigen a todos los pasajeros con independencia de su nacionalidad o del pabellón que enarbolan los buques o por el contrario constituye una disposición de esta índole una restricción a la libertad de transporte de pasajeros a terceros países por cuanto las tasas más elevadas pueden influir en la elección de las rutas, de forma que la citada disposición resulta incompatible con el artículo 1 del Reglamento nº 4055/86?

V. Alegaciones de las partes

9. Las demandantes del litigio principal presentaron observaciones escritas comunes ante el Tribunal de Justicia. La Tesorería portuaria y la Comisión presentaron igualmente observaciones escritas. No se celebró la vista oral.

A. Las demandantes

10. Respecto a la primera cuestión planteada por el órgano jurisdiccional nacional, las demandantes se remiten a la sentencia

del Tribunal de Justicia en el asunto C-381/93.³ Sostienen que el Tribunal de Justicia declaró en la mencionada sentencia que la imposición de tasas portuarias más elevadas a las comunicaciones intracomunitarias que a las intraestatales vulneraba el Reglamento n° 4055/86.

artículos 49 CE y 80 CE y el Reglamento n° 4055/86, pues constituye un obstáculo a la libre prestación de servicios contra los operadores que ofrecen cruceros con destino a puertos de países terceros.

11. Respecto a la segunda cuestión, manifiestan que el Reglamento n° 4055/86 introdujo el principio de libre prestación de servicios en el sector del transporte marítimo.

B. *Tesorería portuaria*

12. En relación con la tercera cuestión, las demandantes opinan que el cálculo del importe de la tasa en función del puerto de destino resulta contrario al principio de no discriminación y a la prohibición de obstaculizar la libre prestación de servicios contenidos en el artículo 49 CE.⁴ El diferente importe de la tasa implica una discriminación contra los viajeros con destino a puertos de países terceros frente a los viajeros que tenían como destino puertos nacionales.

14. La Tesorería portuaria opina que el régimen de tasas no establece una discriminación por razón de la nacionalidad de los clientes ni de la bandera bajo la cual navega el buque o la sede de la compañía naviera. Dado que son los pasajeros, y no las compañías navieras, los sujetos pasivos de las tasas, no se reúnen los requisitos de aplicación del artículo 49 CE y del Reglamento n° 4055/86.

13. Las demandantes consideran que la normativa nacional es contraria a los

15. En su opinión, las tasas portuarias no suponen una restricción de la libre prestación de servicios por la sola razón de que constituyen una contraprestación calculada en función de los costes derivados de la utilización de las instalaciones portuarias. La diferencia en el importe de las tasas en función de que el lugar de destino esté en el interior del país o en el extranjero se justifica por el diferente coste de los controles y medidas de seguridad aplicables en cada caso. El propio Tratado CE considera, en su artículo 77, que las tasas razonables

3 — Sentencia de 5 de octubre de 1994, Comisión/Francia (C-381/93, Rec. p. I-5145), apartados 13 a 18.

4 — Las demandantes se remiten en este sentido, con carácter general, a la sentencia de 13 de diciembre de 1989, Corsica Ferries France (C-49/89, Rec. p. 4441).

son procedentes. Esto debería tomarse en consideración al interpretar el Reglamento n° 4055/86. La Tesorería portuaria estima que si bien el órgano jurisdiccional que planteó la cuestión prejudicial no mencionó el artículo 77 CE, el Tribunal de Justicia puede tener en cuenta esta disposición, si es necesario para dar una respuesta útil a las cuestiones planteadas.

16. Según la Tesorería portuaria, debe responderse a la primera cuestión en el sentido de que el Reglamento n° 4055/86 no impide la imposición de tasas a los viajeros, en la medida en que se respeten los requisitos establecidos en el artículo 77 CE.

17. Respecto a la segunda cuestión, considera que las tasas impuestas en consonancia con el artículo 77 CE deben establecerse en una relación razonable con los costes ocasionados por la administración pública de los puertos al prestar sus servicios a los viajeros.

18. La Tesorería portuaria propone que se responda a la tercera cuestión en el sentido de que la diferencia en el cálculo de las tasas portuarias en función del puerto de destino y del servicio prestado está justificada por su carácter de contraprestación.

C. Comisión

19. La Comisión propone resumir las cuestiones planteadas en los siguientes términos:

«¿Son compatibles con el artículo 1 del Reglamento n° 4055/86 las disposiciones legales nacionales que establecen una tasa portuaria aplicable a todos los buques independientemente de bajo qué bandera naveguen y a todos los pasajeros, independientemente de su nacionalidad, en la medida en que dicha tasa es más elevada si el puerto de destino del buque se halla en un país tercero que si se halla en la Comunidad Europea?»

20. La Comisión señala que, según la jurisprudencia, las empresas pueden invocar el Reglamento n° 4055/86 frente al Estado donde tengan su domicilio, siempre que los servicios se presten a destinatarios establecidos en otro Estado miembro.⁵ Por otro lado, se desprende de la jurisprudencia que el artículo 1 del Reglamento n° 4055/86 no prohíbe únicamente discriminaciones, sino también cualquier tipo de restricción de la libre prestación de servicios en el ámbito del transporte marítimo. Pues bien, el trato diferente dispensado a los servicios de transporte marítimo puramente internos

⁵ — La Comisión se remite en este sentido a la sentencia de 17 de mayo de 1994, Corsica Ferries Italia (C-18/93, Rec. p. I-1783), apartado 30.

frente a las conexiones con otros Estados miembros constituye, en su opinión, un obstáculo improcedente.⁶

VI. Apreciación jurídica

A. Observaciones preliminares relativas a la comprensión de la normativa nacional y al objeto de la demanda de decisión prejudicial

21. La Comisión considera, además, que el Reglamento n° 4055/86, que también regula el transporte hacia terceros países, es aplicable *ratione personae*, puesto que el prestador del servicio está establecido en un Estado miembro. En consecuencia, también en el caso de transportes hacia un tercer país está prohibida cualquier restricción, aun cuando no sea discriminatoria, de la libre prestación de servicios, siempre que no esté justificada por razones imperiosas de interés general.

22. Añade que, la estructura de la tasa constituye ante todo una discriminación contra las compañías navieras que realizaron transportes a Turquía. Las tasas incrementaron injustificadamente el precio de estos transportes. Esto, además, afectó también a los viajeros, en su calidad de receptores del servicio. Por último, considera que las compañías navieras también se vieron afectadas como receptores de los servicios prestados por el puerto de Rodas, que no eran diferentes según el buque se dirigiera a un puerto turco o a uno griego.

23. La demanda de decisión prejudicial se refiere principalmente a las tasas controvertidas ante el juez nacional establecidas en virtud del artículo 6, apartado 1, letra C.a), en relación con la letra B.a) de la Ley n° 2399/1996 y que gravan el transporte de turistas en cruceros entre Rodas y Turquía.

24. Cabe describir el complicado régimen de tasas aplicable en el presente asunto de la siguiente forma: el artículo 6, apartado 1, letra A, es aplicable a los servicios regulares de transporte entre dos puertos griegos, mientras que la letra B es aplicable a los servicios regulares de transporte entre Grecia y el extranjero. La letra C, por su parte, constituye un régimen especial aplicable a los circuitos turísticos, que comienzan y finalizan en un mismo puerto griego. Si a lo largo de dicho circuito sólo se hace escala en puertos griegos se aplica una tasa de 50 GRD por cada puerto griego en el que atraque el buque, a diferencia de lo establecido en la letra A. Si, por el contrario, a lo largo del mismo se hace escala en un puerto de un tercer país, la norma se remite a las tasas fijadas en las letras B.a) a B.d) para los servicios regulares de transporte al extranjero. Puesto que Turquía no pertenece a ninguno de los grupos de Estados de destino privilegiados según las letras B.b) a B.d), debe aplicarse el tipo de 5.000 GRD previsto en la letra B.a), aplicable en general a países terceros.

6 — La Comisión cita la sentencia de 5 de octubre de 1994 (citada en la nota 3), apartados 17 y 18.

25. Esta tasa debe recaudarse en el «último» puerto. No obstante, no resulta claro si con ello se hace referencia al último puerto griego del que parte el buque hacia el tercer país o al último puerto del circuito. En el caso presente, sin embargo, esta ambigüedad parece irrelevante, pues sólo se han realizado viajes de ida y vuelta entre Rodas y Marmaris directamente, sin escalas intermedias.

posible proceder al examen de la normativa nacional en relación con los artículos 82 CE y 86 CE, pese a que podría ser relevante a la vista de la estructura de la tasa.

B. Sobre la primera cuestión

26. Puesto que los hechos que originaron el litigio principal hacen referencia esencialmente a circuitos de ida y vuelta entre Grecia y Turquía, a continuación se tratará sólo el hecho imponible aplicable a dicho caso. Los restantes hechos imponibles, cuya compatibilidad con el Derecho comunitario plantea igualmente dudas considerables, no serán tomados en consideración. Sólo de forma marginal cabe mencionar que se aplica un recargo del 5 % en el precio del billete en el caso de trayectos con destino en el interior del país, mientras que en el resto de los destinos, incluidos los intracomunitarios, se aplica una tasa fija. Esta diferencia en la estructura de la tasa podría implicar ya por sí sola una diferenciación injustificada de su importe.

28. La primera cuestión se refiere al ámbito de aplicación y al alcance del artículo 1 del Reglamento n° 4055/86 en general. El órgano jurisdiccional que plantea la cuestión desea saber, en particular, en qué medida éste incluye los transportes desde la Comunidad a terceros países y si se prohíben también las restricciones que no suponen una discriminación por razón de la nacionalidad del prestador del servicio ni del cliente.

27. Respecto al marco jurídico en que se plantea la demanda de decisión prejudicial, debe señalarse que las cuestiones planteadas se refieren únicamente a la interpretación del Reglamento n° 4055/86. Al no haberse formulado las cuestiones prejudiciales pertinentes y a falta de los elementos de hecho adicionales necesarios, no es

29. Según el artículo 51 CE, apartado 1, la libre prestación de servicios, en materia de transportes, se rige por las disposiciones del título relativo a los transportes.⁷ Por tanto, la aplicación de los principios de la libre prestación de servicios debe alcanzarse a través de las medidas previstas en el marco de la política de transportes.⁸ Los artículos 49 y 50 del Tratado CE no son

7 — Véanse las sentencias de 22 de mayo de 1985, Parlamento/Consejo (13/83, Rec. p. 1513), apartado 62, y Corsica Ferries Italia (citada en la nota 5), apartado 23.

8 — Sentencia Corsica Ferries Italia (citada en la nota 5), apartado 24.

directamente aplicables en el sector de los transportes, ni siquiera tras la expiración del período transitorio.⁹

30. Las propias disposiciones del Tratado relativas a la política de transportes son aplicables, en virtud del artículo 80 CE, apartado 1, sólo a los transportes por ferrocarril, carretera o vías navegables. Según el artículo 80 CE, apartado 2, es necesario que el Consejo adopte un acto de Derecho derivado para poder extender el ámbito de aplicación de la política de transportes a la navegación marítima. Según dicha disposición, el Consejo adoptó el Reglamento n° 4055/86. Tal como establecen los artículos 1, apartado 3, y 8 del Reglamento n° 4055/86, la totalidad de las normas del Tratado que rigen la libre prestación de servicios son aplicables al sector de los transportes marítimos.¹⁰

31. En virtud del inequívoco tenor del artículo 1, apartado 1, del Reglamento n° 4055/86, el ámbito de aplicación material de dicho Reglamento cubre igualmente los servicios de transporte marítimo entre los Estados miembros y entre éstos y países terceros.¹¹ En consecuencia, las normas relativas a la libre prestación de servicios son aplicables también en un caso como el presente, en el que se transportan pasajeros

desde Grecia hacia un país tercero, Turquía, y de éste a Grecia.

32. Según el artículo 1, apartado 1, del Reglamento n° 4055/86, la libre prestación de servicios se aplicará a los nacionales de los Estados miembros que estén establecidos en un Estado miembro distinto del Estado al que pertenezca la persona a la que van dirigidos dichos servicios. En virtud del apartado 3 de la misma disposición en relación con el artículo 48 CE, las sociedades están equiparadas a las personas físicas nacionales de los Estados miembros, a condición de que la sociedad esté constituida de conformidad con la legislación de un Estado miembro y que su sede social, administración central o centro de actividad principal se encuentre dentro de la Comunidad.

33. Las demandantes en el litigio principal, que prestan un servicio en el sector del transporte marítimo, son personas físicas y jurídicas establecidas en Grecia. Además, aparentemente las personas jurídicas están constituidas de conformidad con el Derecho griego.

34. Podrían considerarse receptores del servicio los pasajeros que tomaron parte en los circuitos a bordo de los buques de las demandantes, o bien los operadores turísticos por encargo de los cuales se realizaron los transportes. De la demanda de decisión prejudicial se desprende que en ambos casos se trata de personas residentes en un Estado miembro distinto a Grecia, donde están establecidos los prestadores del servicio.

9 — Sentencia Parlamento/Consejo (citada en la nota 7), apartado 63.

10 — Sentencias Comisión/Francia (citada en nota 3), apartado 13, y de 13 de junio de 2002, Sea-Land Service y otros (asuntos acumulados C-430/99 y C-431/99, Rec. p. I-5235), apartado 31.

11 — Véase la sentencia Sea-Land Service y otros (citada en la nota 10), apartado 25.

35. Por consiguiente, el presente asunto entra en el ámbito de aplicación tanto material como personal del Reglamento n° 4055/86.

36. El principio de libre prestación de servicios, tal como está garantizado en el Reglamento n° 4055/86, excluye cualquier discriminación por razón de la nacionalidad del prestador del servicio. De este modo, los Estados miembros están obligados, en virtud del artículo 8 del Reglamento n° 4055/86, a dispensar a los nacionales de otros Estados miembros el mismo trato que a sus propios nacionales. Según establece el artículo 9 del Reglamento n° 4055/86, los Estados miembros sólo podrán aplicar las eventuales limitaciones existentes a la libre prestación de servicios sin establecer distinciones por razón de la nacionalidad o la residencia de las personas que presten dichos servicios.

37. La normativa nacional establece una distinción en función de los lugares de destino de los buques. Por el contrario, no parece que exista una discriminación directa por razón de la nacionalidad de la persona que presta el servicio o de la que lo recibe.

38. Cabe examinar, en todo caso, si existe una discriminación indirecta. Ésta podría tener lugar si la mayoría de los pasajeros con destino a un país tercero en el sentido del artículo 6, letra B.a), de la Ley n° 2399/1996 fuesen nacionales de otros Estados miembros, mientras que la mayoría

de los pasajeros con destinos para los que se aplica una tasa menor fuesen de nacionalidad griega, y además este trato más favorable dispensado a los nacionales no estuviera justificado.

39. Es cierto que, en el presente caso, parece que son sobre todo los turistas procedentes de otros Estados miembros quienes están sujetos a una tasa fija de 5.000 GRD. No obstante, la demanda de petición prejudicial no contiene elementos de hecho que permitan deducir con carácter general que cada uno de los diferentes tipos del impuesto corresponde a un grupo de pasajeros de una nacionalidad determinada. Por consiguiente, no puede reconocerse la existencia de una discriminación directa de los nacionales de otros Estados miembros. Incumbe al órgano jurisdiccional que plantea la cuestión examinar si la composición efectiva de los distintos grupos de sujetos pasivos de la tasa permite deducir la existencia de una discriminación indirecta. A la vista de las consideraciones que se presentan a continuación relativas a la prohibición de restricciones, la existencia de una discriminación indirecta o su ausencia no es un elemento de juicio decisivo para la apreciación del régimen nacional de tasas.

40. Como ya se ha señalado, todas las normas del Tratado que rigen la libre prestación de servicios son aplicables, en virtud del Reglamento n° 4055/86, al sector

de los transportes marítimos entre Estados miembros.¹² De este modo, con el fin de interpretar el Reglamento n° 4055/86 de conformidad con el Tratado, deben tenerse en cuenta todos los principios desarrollados por la jurisprudencia del Tribunal de Justicia en el marco de la interpretación del artículo 49 CE.¹³

41. Según reiterada jurisprudencia, el artículo 49 del Tratado no sólo exige eliminar toda discriminación por razón de la nacionalidad en perjuicio de quien presta servicios, sino también suprimir cualquier restricción, aunque se aplique indistintamente a los prestadores de servicios nacionales y a los de los demás Estados miembros cuando la restricción puede prohibir, obstaculizar o hacer menos interesantes las actividades del prestador establecido en otro Estado miembro, en el que presta legalmente servicios análogos.¹⁴ Esta prohibición general de discriminación tiene una relevancia decisiva en el marco de la apreciación del régimen de tasas controvertido.

42. En virtud de este principio, el derecho a la libre prestación de servicios puede ser invocado por una empresa con respecto al

Estado en el que esté establecida, siempre que los servicios se presten a destinatarios establecidos en otro Estado miembro.¹⁵

43. No obstante, la libre prestación de servicios puede restringirse mediante normas nacionales en la medida en que éstas estén justificadas por razones imperiosas de interés general que se apliquen a cualquier persona o empresa que ejerza una actividad en el territorio del Estado miembro de acogida y que sean adecuadas y proporcionadas en relación con el objetivo que persiguen.¹⁶

44. Por todo ello, debe responderse de este modo a la primera cuestión:

El artículo 1 del Reglamento n° 4055/86 se opone a una normativa nacional que prohíba, obstaculice o haga menos interesante la prestación de servicios en el ámbito de aplicación del Reglamento, aun cuando dicha normativa sea aplicable sin distinción por razón de la nacionalidad del prestador del servicio o de quien lo recibe y se aplique

12 — Sentencia Comisión/Francia (citada en la nota 3), apartado 13.

13 — Véanse las conclusiones que el Abogado General Sr. Van Gerven presentó el 9 de febrero de 1994 en el asunto *Corsica Ferries Italia* (citado en la nota 5), punto 23.

14 — Sentencias de 25 de julio de 1991, *Säger* (C-76/90, Rec. p. I-4221), apartado 23; de 18 de junio de 1998, *Corsica Ferries France* (C-266/96, Rec. p. I-3949), apartado 56, y *Sea-Land Service y otros* (citada en la nota 10), apartado 32.

15 — Sentencias *Corsica Ferries France* (citada en la nota 14), apartado 14; de 29 de abril de 1999, *Ciola* (C-224/97, Rec. p. I-2517), apartado 11, y *Sea-Land Service y otros* (citada en la nota 10), apartado 32.

16 — Véase, en particular, la sentencia *Sea-Land Service y otros* (citada en la nota 10), apartado 39.

a servicios de transporte entre un Estado miembro y un país tercero, siempre que dicha restricción no esté justificada por razones imperiosas de interés general y sea adecuada y proporcionada en relación con el objetivo que persiga.

47. Tanto las navieras y pasajeros griegos como los nacionales de otros Estados miembros están obligados a pagar las tasas, por lo que no parece existir una discriminación por razón de la nacionalidad. Sin embargo, una tasa hasta cien veces más elevada puede disuadir a los viajeros de participar en un viaje a Turquía y hacer este servicio menos interesante que otros prestados exclusivamente en Grecia. En consecuencia, el establecimiento de tasas más elevadas por atracar en puertos de un país tercero que en cruceros exclusivamente nacionales constituye una restricción a la libre prestación de servicios.

C. Sobre la segunda cuestión

45. Mediante la segunda cuestión, el órgano jurisdiccional que la plantea desea saber, en concreto, si una normativa que establece tasas de distinto importe al transporte de pasajeros, en función de que tengan su destino en un puerto nacional o en un país tercero, constituye un obstáculo ilícito a la libre prestación de servicios.

46. En virtud del artículo 6, apartado 2, letra C.a) de la Ley n° 2399/1996, los pasajeros que son transportados a puertos nacionales en un circuito turístico están sujetos a una tasa de 50 GRD por cada puerto en que se haya hecho escala; por el contrario, si durante el trayecto el buque atraca en un puerto turco, están sujetos a una tasa de 5.000 GRD en virtud del artículo 6, apartado 2, letra C.a), en relación con la letra B.a).

48. A este respecto, es irrelevante si el obligado al pago de la tasa es la compañía naviera, el operador turístico o bien los propios pasajeros. En ambos casos, la tasa constituye un factor de encarecimiento del servicio. Efectivamente, también si la naviera está obligada al pago de la tasa repercutirá finalmente los costes en los viajeros mediante un aumento del precio del billete. A su vez, el aumento del precio puede dar lugar a una disminución de la demanda que perjudicará a la compañía naviera y a la agencia de viajes. De este modo, tanto el prestador del servicio como los viajeros en su calidad de receptores del mismo se ven afectados por esta restricción.

49. Debe examinarse si esta restricción está justificada por razones imperiosas de interés general. Es de interés general y de interés para los propios pasajeros que se presten los servicios necesarios para la

utilización de un puerto. Nada impide tampoco que los costes derivados de dichos servicios se repercutan en los usuarios del puerto. Como ya declaró el Tribunal de Justicia en la sentencia *Sea-Land Service* y otros, la percepción de tasas puede estar justificada especialmente cuando con ello se cubran los costes derivados de los servicios necesarios para garantizar la seguridad pública.¹⁷

50. Por lo que respecta al respeto del principio de proporcionalidad, el Tribunal de Justicia, en la sentencia mencionada, añadió que debe existir una correlación efectiva entre los costes que representan los servicios de que disfrutaban los usuarios y el importe de la tasa a la que están sujetos.¹⁸

51. Pues bien, en el régimen de tasas controvertido en el litigio principal no parece que exista una correlación semejante.

52. Según declara el órgano jurisdiccional que plantea la cuestión, la tasa está destinada a cubrir los costes de modernización y mejora de las obras e instalaciones portuarias, el uso del puerto y otras finalidades similares relacionadas con la mejora del servicio al público. Además, según el artículo 6, apartado 1, letra B.e), de la Ley n° 2399/86, un 30 % de lo recaudado mediante las tasas fijas se destinan a la mutua naviera.

53. Resulta dudoso en qué medida puede existir una relación entre dichos costes y los servicios de que disfrutaban los usuarios del puerto. En particular, la mutua naviera no puede financiarse mediante tasas soportadas por los viajeros para disfrutar de los servicios del puerto.

54. Pero sobre todo resulta incomprensible que se apliquen tipos de gravamen tan diferentes en función del lugar de destino. La Tesorería portuaria alega, no obstante, que los servicios prestados en cada caso no pueden compararse, ya que los viajes a terceros países requieren mayores medidas de seguridad y controles más intensos que los viajes realizados dentro de Grecia.

55. Sin embargo, no consta qué tipo de medidas de seguridad, controles u otros servicios se financian mediante las tasas, que sean especialmente necesarias en el caso de transporte de pasajeros con destino a un país tercero y que justifiquen una diferencia tan pronunciada del importe de las tasas en comparación con el transporte en trayectos nacionales.

56. La falta de relación entre el importe de las tasas y el gasto ocasionado por el servicio prestado se desprende ya del hecho de que la normativa nacional prevé tipos de gravamen diferentes para distintos grupos

17 — Sentencia *Sea-Land Service* y otros (citada en la nota 10), apartados 41 y 42.

18 — Sentencia *Sea-Land Service* y otros (citada en la nota 10), apartado 43.

de terceros países, sin que pueda reconocerse un criterio de diferenciación objetivo.

59. Por todo ello, debe contestarse a la segunda cuestión en el sentido siguiente:

57. La estructura de las tasas tampoco puede justificarse, como pretende la Tesorería portuaria, sobre la base del artículo 77 CE. El apartado 1 de esta disposición prohíbe a los *transportistas* que exijan, por cruzar la frontera, derechos o cánones que sobrepasen un nivel razonable, teniendo en cuenta los gastos reales. Puesto que las tasas tienen su fundamento más bien en un régimen de tasas estatal, no entran en el ámbito de aplicación del apartado 1, sino en el del apartado 2, que está dirigido a los Estados miembros. Según este apartado, «los Estados miembros procurarán reducir progresivamente dichos gastos».

Existe una restricción a la libre prestación de servicios incompatible con el artículo 1, apartado 1, del Reglamento n° 4055/86, cuando una normativa nacional impone tasas portuarias más elevadas a los pasajeros con destino a un país tercero que a los pasajeros con destino a un puerto nacional, sin que exista una correlación entre los costes de los servicios prestados por el puerto, de que disfrutaran los pasajeros, y el importe de las tasas soportadas por éstos.

D. Sobre la tercera cuestión

58. Del tenor literal de esta disposición no puede deducirse ningún elemento de juicio concreto sobre la estructura de las tasas estatales. Sin embargo, podría considerarse la posibilidad de aplicar a las tasas estatales lo dispuesto en el artículo 77 CE, apartado 1, mediante una interpretación sistemática de dicha norma. No obstante, deberían tomarse también en consideración las disposiciones relativas a la libre prestación de servicios, en la medida en que sean aplicables al sector del transporte. Como ya he manifestado, las tasas portuarias controvertidas son incompatibles con dicho principio, pues no parece existir una correlación entre el importe de las tasas y los costes derivados de la contraprestación.

60. La tercera cuestión sólo se plantea en el caso de que se dé una respuesta negativa a la segunda cuestión. Sin embargo, la segunda cuestión consiste en una doble alternativa, esto es, si un Estado miembro puede establecer tasas diferentes en función de que el destino final se halle en el interior del país o en el extranjero, o si ello constituye una restricción a la libre prestación de servicios. A la vista de ello, no se ve con claridad qué entiende el órgano jurisdiccional remitente por respuesta negativa a la segunda cuestión.

61. En cualquier caso, mediante dicha cuestión el órgano jurisdiccional nacional pretende saber si es lícito establecer una diferenciación entre las tasas según el país tercero, con arreglo al criterio de la distancia de los puertos o de su situación geográfica.

62. Se desprende ya de la respuesta propuesta a la segunda cuestión que por lo que

atañe a la libre prestación de servicios, el establecimiento de tasas de diferente importe sólo es procedente si existe una correlación entre la diferenciación y los costes derivados de la prestación de los servicios que dichas tasas pretenden cubrir. Sin embargo, los criterios de distancia de los puertos o su situación geográfica no pueden justificar, por sí mismos, una diferenciación del nivel de las tasas portuarias. Por todo ello, no es necesario responder en concreto a la tercera cuestión.

VII. Conclusión

63. Por las razones expuestas anteriormente, propongo al Tribunal de Justicia que responda del siguiente modo a las cuestiones primera y segunda:

«1) El artículo 1 del Reglamento (CEE) n° 4055/86 del Consejo, de 22 de diciembre de 1986, relativo a la aplicación del principio de libre prestación de servicios al transporte marítimo entre Estados miembros y entre Estados miembros y países terceros, se opone a una normativa nacional que prohíba, obstaculice o haga menos interesante la prestación de servicios en el ámbito de aplicación del Reglamento, aun cuando dicha normativa sea aplicable sin

distinción por razón de la nacionalidad del prestador del servicio o de quien lo recibe y se aplique a servicios de transporte entre un Estado miembro y un país tercero, siempre que dicha restricción no esté justificada por razones imperiosas de interés general y sea adecuada y proporcionada en relación con el objetivo que persiga.

- 2) Existe un obstáculo a la libre prestación de servicios incompatible con el artículo 1, apartado 1, del Reglamento nº 4055/86, cuando una normativa nacional impone tasas portuarias más elevadas a los pasajeros con destino a un país tercero que a los pasajeros con destino a un puerto nacional, sin que exista una correlación entre los costes de los servicios prestados por el puerto, de que disfrutaran los pasajeros, y el importe de las tasas soportadas por éstos.»