



COMISIÓN EUROPEA
DIRECCIÓN GENERAL DE MOVILIDAD Y TRANSPORTES

Dirección D - Logística, Transporte Marítimo y Terrestre y Derechos de los Pasajeros
D.1 - Transporte Marítimo y Logística

Bruselas,
MOVE D1/LZ/2015

Sr. Vicente Salvador Centelles,
Consejero de Transportes
Representación Permanente de
España ante la Unión Europea
Boulevard du Régent 52
1000 Bruselas
Bélgica

Muy señor mío:

Me dirijo a usted en relación con su carta de 5 de noviembre de 2014 en la que, como requieren los Reglamentos (CEE) n^{os} 3577/92 y 4055/86, consultaba usted a la Comisión Europea sobre el *Anteproyecto de Ley de Puertos y Transporte Marítimo del País Vasco*.

El examen de ese anteproyecto y las aclaraciones hechas por las autoridades españolas en su carta de 16 de junio del corriente (en lo sucesivo, «la carta») han puesto de manifiesto las diferencias entre las tasas portuarias establecidas para los buques que operan en el tráfico local, en el europeo y en el internacional.

Por lo que se refiere a los buques de pasajeros, el artículo 193 del anteproyecto prevé, entre otras cosas, una serie de tasas basadas en las clases de tráfico, a saber, 1) de bahía o local, 2) de cabotaje europeo y 3) exterior. Las tasas aplicadas al tráfico de cabotaje europeo son muy superiores (entre 2 y 65 veces) a las del tráfico local, y las tasas del tráfico exterior o internacional son entre 2,5 y 6 veces mayores que las del tráfico europeo.

En cuanto a los buques mercantes, el artículo 194 del anteproyecto establece diferentes tasas en función del origen/destino de las mercancías. Las tasas que se aplican a las mercancías que tienen su origen en un país de la UE y que se destinan a otro Estado miembro son cuatro veces más bajas que las de las mercancías originarias de un país no miembro de la UE y destinadas también a un tercer país y dos veces inferiores a las de las mercancías que tienen su origen en la UE pero que se destinan a un país no miembro de esta y a las que, teniendo su origen en un país no perteneciente a la UE, se destinan a ella.

Así pues, el régimen arriba descrito prevé para el transporte de pasajeros y de mercancías tasas diferentes en función de su origen o destino, si bien los servicios portuarios a los que se aplican esas tasas parecen ser iguales¹.

Según reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, «El Reglamento n° 4055/86, que ofrece la posibilidad de aplicar al sector del transporte marítimo entre Estados miembros la totalidad de las normas del Tratado que rigen la libre prestación de servicios, se opone a la aplicación de cualquier normativa nacional que haga más difícil la prestación de servicios entre Estados miembros que la realizada exclusivamente en el interior de un Estado miembro, a menos que dicha normativa esté justificada por una razón imperiosa de interés general y a condición de que las medidas que imponga sean necesarias y proporcionadas.»².

El Tribunal, además, afirma que «Al haber ampliado el artículo 1, apartado 1, del Reglamento n° 4055/86 el principio de la libre prestación de servicios en las rutas intracomunitarias a las rutas entre un Estado miembro y un país tercero, procede aplicar a éstas las reglas deducidas con respecto a las rutas intracomunitarias.»³. Por lo tanto, el artículo 1 apartado 1, del Reglamento n° 4055/86 «se opone a la aplicación, en un Estado miembro, de tasas portuarias diferentes para las rutas internas o intracomunitarias y para las rutas entre un Estado miembro y un país tercero, si esta diferencia no está objetivamente justificada.»⁴. Y el Tribunal añade que «Únicamente la existencia de diferencias objetivas en los servicios proporcionados a los pasajeros por los transportistas puede justificar tal diferencia.»⁵.

Atendiendo a las explicaciones dadas en la carta, la Comisión considera que:

- la clase de «bahía o local» se refiere al tráfico intraportuario y no le es por tanto de aplicación el Reglamento (CEE) n° 4055/86;
- el anteproyecto establece las mismas tasas para el tráfico nacional y para el que tiene lugar dentro de la UE dado que ambos entran en la clase de tráfico de «cabotaje europeo»; esto cumple los requisitos del Reglamento (CEE) n° 4055/86;
- las tasas aplicadas al tráfico internacional son muy superiores a las que se cobran por iguales servicios en el tráfico europeo; esto, según la jurisprudencia arriba citada, está prohibido a menos que haya motivos válidos que lo justifiquen.

¹ El anteproyecto no determina con claridad a qué servicios se aplican las tasas; no obstante, sus artículos 193 y 194 mencionan que la tasa aplicada al pasaje tiene por objeto las operaciones de embarque y desembarque, mientras que la impuesta a las mercancías contempla las operaciones de carga, descarga, trasbordo y tránsito marítimo.

² Asunto C-435/00 Geha Naftiliaki, apartado 20.

³ *Ibidem*, apartado 21.

⁴ *Ibidem*, apartado 24.

⁵ *Ibidem*, apartado 28. Un caso análogo, pero en el ámbito de las tasas aeroportuarias, es el del Asunto C-92/01 Stilyanakis, referente a la aplicación a los vuelos intracomunitarios de tasas aeroportuarias más elevadas que a los nacionales. En ese asunto, el Tribunal concluyó que tal diferencia era contraria al artículo 3, apartado 1, del Reglamento (CEE) n° 2408/29 del Consejo, a menos que pudiera demostrarse que la diferencia entre unas y otras tasas venía a compensar los servicios aeroportuarios de despacho de pasajeros y que el coste de prestación de esos servicios era proporcionalmente más alto en el caso de los vuelos intracomunitarios que en el de los nacionales.

En vista de ello, la Comisión invita a las autoridades españolas a:

- facilitar los motivos que justifiquen, de conformidad con la jurisprudencia mencionada, la aplicación de tasas portuarias diferentes al tráfico intraeuropeo y al internacional o,
- en caso de no poder facilitar esa justificación, modificar el anteproyecto de acuerdo con lo dispuesto en el Reglamento (CEE) nº 4055/86 y
- presentar a la Comisión la versión final de la ley.

Atentamente,



Sandro Santamato