

**Asunto C-413/24****Resumen de la petición de decisión prejudicial con arreglo al artículo 98, apartado 1, del Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Justicia****Fecha de presentación:**

13 de junio de 2024

**Órgano jurisdiccional remitente:**

Ondernemingsrechtbank Gent, afdeling Oostende (Tribunal de Empresas de Gante, Sección de Ostende, Bélgica)

**Fecha de la resolución de remisión:**

6 de junio de 2024

**Demandante:**

Vlaams Gewest (Región Flamenca)

**Demandados:**

P&amp;O North Sea Ferries Limited

P&amp;O Ferries Limited

**Objeto del procedimiento principal**

La presente petición se ha planteado en el marco de un litigio en el que la Región Flamenca reclama a P&O North Sea Ferries Limited (en lo sucesivo, «P&O»), sociedad de Derecho inglés, el pago de facturas por servicios de asistencia a la navegación (en lo sucesivo, «servicios SAN»), lo cual, a juicio de esta, viola el principio de libre prestación de servicios.

**Objeto y fundamento jurídico de la petición de decisión prejudicial**

Mediante la presente petición de decisión prejudicial, planteada con arreglo al artículo 267 TFUE, el tribunal remitente formula cuestiones tanto sobre el régimen de los servicios de asistencia a la navegación, en virtud del cual el tráfico entre puertos flamencos está exento de la tarifa que debe pagarse por ello, como sobre el correspondiente régimen tarifario, en virtud del cual la tarifa se basa únicamente en la eslora del buque. El tribunal remitente se pregunta si esa

normativa vulnera la libre prestación de servicios. Asimismo, el tribunal remitente desea saber si los prestadores de servicios establecidos en el Reino Unido pueden invocar el Derecho de la Unión incluso tras la retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte.

### **Cuestiones prejudiciales**

1. ¿Constituye un obstáculo a la libre prestación de servicios en aplicación del Reglamento (CEE) n.º 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, en relación con el artículo 56 [TFUE], un régimen de servicios de asistencia a la navegación (servicios SAN), con su correspondiente tarifa fijada a tanto alzado en función de la eslora del buque, que se aplica al tráfico marítimo con destino a un puerto flamenco y procedente de un puerto de otro Estado miembro, pero que no se aplica al tráfico entre puertos flamencos porque dicho tráfico está exento de la tarifa?
2. La aplicación de una tarifa SAN uniforme, basada únicamente en la eslora del buque, para el acceso a puertos que presentan diferencias sustanciales entre sí, ¿tiene como consecuencia que la tarifa SAN sea contraria a la libre prestación de servicios contemplada en el artículo 56 TFUE y al [...] Reglamento (CEE) n.º 4055/86, 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 al no tener en cuenta otros factores importantes propios de la ruta de navegación hacia el puerto, como la distancia recorrida por el buque en la zona SAN, la distancia entre mar abierto y el puerto, la complejidad y la peculiaridad del puerto?
3. ¿Debe interpretarse el artículo 191 del Acuerdo de Comercio y Cooperación, de 30 de diciembre de 2020, entre la Unión Europea y la Comunidad Europea de la Energía Atómica, por una parte, y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, por otra, en el sentido de que los prestadores de servicios establecidos en el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte pueden invocar el Derecho de la Unión incluso después de la retirada y deberá responderse del mismo modo a las cuestiones 1 y 2 tanto antes como después de la retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la Unión?

### **Disposiciones del Derecho de la Unión invocadas**

TFUE: artículo 56

Reglamento (CEE) n.º 4055/86, 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

Acuerdo de Comercio y Cooperación, de 30 de diciembre de 2020, entre la Unión Europea y la Comunidad Europea de la Energía Atómica, por una parte, y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, por otra: artículo 191.

### **Disposiciones de Derecho nacional invocadas**

Decreet van 16 juni 2006 betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum (Decreto de 16 de junio de 2006 relativo a la Asistencia a la Navegación en las Rutas de Acceso Marítimo y a la Organización del Centro de Coordinación y Salvamento Marítimo) (*Belgisch Staatsblad* de 26 de octubre de 2006): artículos 17, 37 y 37 bis.

Besluit van de Vlaamse Regering van 26 oktober 2007 betreffende de begeleiding van de scheepvaart (Decreto del Gobierno flamenco de 26 de octubre de 2007 relativo a la Asistencia a la Navegación) (*Belgisch Staatsblad* de 8 de noviembre de 2007), en su versión modificada por el Decreto de 23 de abril de 2021 (*Belgisch Staatsblad* de 21 de mayo de 2021).

Decreet van de Vlaamse Regering van 31 maart 2023, over diverse bepalingen over het gemeenschappelijk vervoer, de weginfrastructuur en het wegenbeleid, en de waterinfrastructuur en het waterbeleid [Decreto del Gobierno flamenco de 31 de marzo de 2023 relativo a Diversas Disposiciones en Materia de Transporte Colectivo, Infraestructuras Viarias y Política Viaria, así como en Materia de Infraestructuras Hidráulicas y Política Hidráulica (*Belgisch Staatsblad* de 21 de abril de 2023)].

### **Breve exposición de los hechos y del procedimiento principal**

- 1 P&O presta servicios de transporte de pasajeros y mercancías entre puertos de Europa continental, incluido Zeebrugge, y el Reino Unido.
- 2 Las autoridades flamencas introdujeron una normativa que los operadores de buques deben cumplir cuando navegan hacia puertos marítimos flamencos. De conformidad con el Decreto de 16 de junio de 2006 relativo a la Asistencia a la Navegación en las Rutas de Acceso Marítimo y a la Organización del Centro de Coordinación y Salvamento Marítimos (en lo sucesivo, «Decreto de Asistencia a la Navegación»), los capitanes que entren en el ámbito de aplicación del SAN o en una parte del mismo determinada por el Gobierno flamenco están obligados a participar en el sistema de asistencia a la navegación («SAN»). Una pequeña franja de agua fuera del puerto de Zeebrugge queda comprendida en la zona SAN.
- 3 El uso de prestaciones del sistema de asistencia a la navegación devenga una tasa por los servicios de asistencia a la navegación (en lo sucesivo, «tasa SAN») por cada buque que proceda del mar y tenga como destino un puerto flamenco conectado al sistema de asistencia a la navegación. La tasa SAN no se devenga

por el tráfico marítimo de buques entre puertos flamencos ni tampoco por los buques de hasta cuarenta y un metros de eslora. El importe de la tasa SAN adeudada se determina únicamente en función de la eslora del buque. En su sentencia de 29 de abril de 2010, el Grondwettelijk Hof (Tribunal Constitucional, Bélgica) declaró que la tasa SAN ha de tener la consideración de un canon.

- 4 Mediante su demanda, la Región Flamenca reclama en esencia que se condene a P&O a pagar las facturas impagadas por servicios SAN. P&O no desea contratar servicios SAN cuando navega hacia o desde Zeebrugge y cuestiona el fundamento de la demanda de la Región Flamenca invocando la vulneración de diversas disposiciones del Derecho de la Unión.
- 5 El litigio se extiende a los períodos anterior y posterior al Brexit.

### **Alegaciones esenciales de las partes en el procedimiento principal**

- 6 **P&O** alega que la obligación de utilizar los servicios SAN constituye un obstáculo a la prestación de servicios de transporte desde y hacia Zeebrugge contrario al Derecho de la Unión.
- 7 Según P&O, las tasas SAN son contrarias al derecho a la libre prestación de servicios, en los términos consagrados en el artículo 56 TFUE y en el Reglamento (CEE) n.º 4055/86, 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.
- 8 El hecho de que el tráfico marítimo entre puertos flamencos esté exento de las tasas SAN constituye, a juicio de P&O, una discriminación prohibida. Remite a este respecto a la sentencia del Tribunal de Justicia de 5 de octubre de 1994, Comisión/Francia, C-381/93. En dicho asunto, el Tribunal de Justicia declaró que «las prestaciones de servicios de transporte marítimo entre Estados miembros no se pueden someter a requisitos más severos que los impuestos a prestaciones de servicios análogas puramente internas» y que, «por consiguiente, debe considerarse que constituye una restricción a la libre prestación de servicios de transporte marítimo, prohibida en virtud del Reglamento n.º 4055/86, una normativa nacional que, aunque sea aplicable indistintamente a todos los buques, independientemente de que sean utilizados por prestadores nacionales u originarios de otros Estados miembros, establece una distinción según que estos buques efectúen transportes internos o transportes con destino a otros Estados miembros y, de esta forma, proporciona una ventaja particular al mercado interior y a los transportes internos del Estado miembro de que se trate».

P&O alega que no existe justificación objetiva alguna para conceder la exención a los buques que navegan entre puertos flamencos, en particular a los buques marítimos de más de cuarenta y un metros de eslora (y, por tanto, comparables a los buques de P&O) y que navegan setenta millas náuticas entre Zeebrugge y Amberes, sin haber entrado antes por mar en la zona SAN del Escalda. Estos

buques utilizan los servicios STB a lo largo de una larga ruta, mientras que los buques de P&O que hacen escala en Zeebrugge solo navegan entre cinco y diez millas náuticas en las aguas marítimas donde se prestan los servicios SAN. Además, los buques que naveguen a Amberes recibirán un servicio SAN mucho más activo, puesto que Amberes es un puerto con mucho tráfico, las vías navegables se estrechan (y se llenan) cada vez más al acercarse a Amberes y los buques de gran calado no pueden navegar por ciertas partes de la ruta cuando la marea está baja.

Según P&O, la exención del tráfico entre puertos flamencos también tiene como consecuencia que la prestación de servicios SAN para este tráfico marítimo sea gratuita, de forma que cabe suponer que el coste de los servicios SAN corre entonces por cuenta de los demás usuarios, como P&O, en cuanto que se les obliga a pagar unas tasas que ya no son proporcionadas.

- 9 P&O sostiene que un buque que navegue de Hull a Zeebrugge debe pagar la misma tasa que un buque procedente de Hull de igual eslora que haga escala en Amberes, por lo que el gravamen no guarda relación con el uso real de los servicios SAN. Los puertos de mar abierto como Zeebrugge no plantean problemas de navegación, mientras que a los puertos de estuario como Amberes es mucho más difícil llegar. Los buques que hacen escala en este último puerto necesitan asistencia activa de la Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust (Agencia de Servicios Marítimos y Costas), según P&O.
- 10 P&O sostiene que, a efectos de la apreciación del presente asunto, los principios de libre circulación consagrados en el Derecho de la Unión se aplican tanto en el período previo al Brexit como en el posterior. De hecho, el Acuerdo de Comercio y Cooperación, de 30 de diciembre de 2020, entre la Unión Europea y la Comunidad Europea de la Energía Atómica, por una parte, y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, por otra (en lo sucesivo, «Acuerdo de Comercio y Cooperación») establece que el tráfico marítimo de buques procedente del Reino Unido con destino a la Unión no debe ser objeto de un trato menos favorable que el tráfico marítimo de buques entre Estados miembros.
- 11 **La Región Flamenca** remite a la sentencia del Tribunal de Justicia de 13 de junio de 2002, *Sea-Land Service*, C-430/99 y C-431/99, según la cual «la libre prestación de servicios, como principio fundamental del Tratado, solo puede restringirse mediante normas 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. Además, para que esté justificada de tal modo, la normativa nacional en cuestión deberá ser adecuada para garantizar la realización del objetivo que persigue y no ir más allá de lo necesario para alcanzarlo».
- 12 La disposición según la cual no se devenga la tasa SAN por el tráfico marítimo de buques entre puertos flamencos tiene por objeto, según la Región Flamenca, evitar tener que pagar el canon más de una vez cuando los buques zarpan primero hacia

un puerto flamenco para cargar o descargar y zarpan de este primer puerto hacia el siguiente puerto flamenco.

- 13 La Región Flamenca aduce que un prestador de servicios establecido en el Reino Unido ya no puede invocar el Derecho de la Unión después del Brexit de la misma manera que antes del Brexit.

### **Breve exposición de los fundamentos de la petición de decisión prejudicial**

- 14 Todo trato discriminatorio que afecte a la prestación de servicios de transporte marítimo y que derive de las disposiciones del Decreto de Asistencia a la Navegación quedará comprendido en el ámbito de aplicación del Reglamento n.º 4055/86.

#### *Exención del tráfico de buques entre puertos flamencos*

- 15 El tribunal remitente señala que el Decreto de Asistencia a la Navegación impone claramente condiciones menos favorables a los buques que parten de un puerto situado en otro Estado miembro de la Unión y navegan hacia un puerto flamenco que a los buques que parten de un puerto flamenco y navegan hacia otro puerto flamenco. El argumento de la Región Flamenca de que con ello se pretende evitar que el canon tenga que pagarse más de una vez no convence al tribunal remitente porque, según el artículo 37 *bis*, apartado 2, la tasa SAN solo se devenga una vez al día. De ello se desprende que, si un buque hace escala primero en el puerto de Zeebrugge y parte hacia Amberes el mismo día, no se devenga ninguna tasa SAN. Si este buque no sale el mismo día, tampoco se devengará tasa SAN alguna, ya que se trata de tráfico entre puertos flamencos.

#### *Tarifa uniforme basada únicamente en la eslora del buque para el acceso a puertos que son sustancialmente diferentes*

- 16 El Rechtbank señala que en los distintos puertos flamencos se aplica la misma tarifa, que se basa únicamente en la eslora del buque. Un buque marítimo que entra en el puerto de Amberes y un buque marítimo de la misma eslora que entra en el puerto de Zeebrugge pagan la misma tasa SAN. La aplicación de una tarifa uniforme para ambos puertos, que son sustancialmente diferentes, plantea la cuestión de si pueden justificarse objetivamente las tasas SAN que se basan únicamente en la eslora del buque y si no deben tenerse en cuenta otros factores como la distancia que recorre el buque en la zona SAN, la distancia entre mar abierto y el puerto o la complejidad y la peculiaridad del puerto.

#### *Brexit*

- 17 De conformidad con el artículo 267 del TFUE, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea es competente para pronunciarse, con carácter prejudicial, sobre la «interpretación de los actos adoptados por las instituciones, órganos u organismos



de la Unión». El Rechtbank pregunta con carácter prejudicial si el artículo 191 del Acuerdo de Comercio y Cooperación, de 30 de diciembre de 2020, entre la Unión Europea y la Comunidad Europea de la Energía Atómica, por una parte, y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, por otra, debe interpretarse en el sentido de que, incluso después de la retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, los prestadores de servicios de [este país] pueden invocar las disposiciones del artículo 56 TFUE del mismo modo que antes de la retirada.

DOCUMENTO DE TRABAJO