

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Sexta)

de 5 de octubre de 1995 *

En el asunto C-96/94,

que tiene por objeto una petición dirigida al Tribunal de Justicia, con arreglo al artículo 177 del Tratado CE, por el Tribunale di Genova (Italia), destinada a obtener, en el litigio pendiente ante dicho órgano jurisdiccional entre

Centro Servizi Spediporto Srl

y

Spedizioni Marittima del Golfo Srl,

una decisión prejudicial sobre la interpretación de la letra g) del artículo 3 y de los artículos 5, 30, 85, 86 y 90 del Tratado CE; 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 (DO L 378, p. 1), así como de la Directiva 92/106/CEE del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, relativa al establecimiento de normas comunes para determinados transportes combinados de mercancías entre Estados miembros (DO L 368, p. 38),

* Lengua de procedimiento: italiano.

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Sexta),

integrado por los Sres.: F.A. Schockweiler (Ponente), Presidente de Sala; G.F. Mancini, J.L. Murray, G. Hirsch y H. Ragnemalm, Jueces;

Abogado General: Sr. P. Léger;
Secretaria: Sra. L. Hewlett, administradora;

consideradas las observaciones escritas presentadas:

- En nombre de Centro Servizi Spediporto Srl, por el Sr. P. Schiaffino, Abogado de Génova;
- en nombre de Spedizioni Marittima del Golfo Srl, por los Sres. A. Dani, G. Conte y G. Giacomini, Abogados de Génova;
- en nombre del Gobierno italiano, por el Sr. U. Leanza, jefe del servicio del contencioso diplomático del ministerio degli Affari esteri, en calidad de Agente, asistido por el Sr. P. G. Ferri, avvocato dello Stato;
- en nombre del Reino Unido, por la Sra. S. Lucinda Hudson, del Treasury Solicitor's Department, en calidad de Agente, asistida por el Sr. N. Green, Barrister;
- en nombre de la Comisión de las Comunidades Europeas, por los Sres. G. Marengo, Consejero Jurídico, y V. Di Bucci, miembro del Servicio Jurídico, en calidad de Agentes;

habiendo considerado el informe para la vista;

oídas las observaciones orales de Centro Servizi Spediporto Srl; de Spedizioni Marittima del Golfo Srl; del Gobierno italiano, representado por el Sr. D. Del Gaizo, avvocato dello Stato, y de la Comisión, expuestas en la vista de 4 de mayo de 1995;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 6 de julio de 1995;

dicta la siguiente

Sentencia

- 1 Mediante resolución de 7 de marzo de 1994, recibida en el Tribunal de Justicia el 21 de marzo siguiente, el Tribunale di Genova planteó, con arreglo al artículo 177 del Tratado CE, tres cuestiones prejudiciales sobre la interpretación de la letra g) del artículo 3 y de los artículos 5, 30, 85, 86 y 90 del Tratado CE; 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 (DO L 378, p. 1), así como de la Directiva 92/106/CEE del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, relativa al establecimiento de normas comunes para determinados transportes combinados de mercancías entre Estados miembros (DO L 368, p. 38), a efectos de que pueda pronunciarse sobre si la normativa italiana relativa a la fijación de las tarifas de los transportes de mercancías por carretera es compatible con estas disposiciones.
- 2 Dichas cuestiones se suscitaron en el marco de un litigio entre la empresa transportista Centro Servizi Spediporto Srl (en lo sucesivo, «Centro Servizi») y Spedizioni Marittima del Golfo Srl (en lo sucesivo, «Marittima del Golfo») a quien aquélla reclama el pago del precio de los transportes por carretera efectuados por cuenta de ésta.

- 3 En Italia, el sector de los transportes de mercancías por carretera se rige por la Ley n° 298, de 6 de junio de 1974, que instituye el Registro nacional de los transportistas de mercancías por carretera por cuenta ajena, regula los transportes de mercancías por carretera y establece un sistema de tarifas de cuantía variable para dichos transportes (GURI n° 200, de 31 de julio de 1974; en lo sucesivo, «Ley italiana»).
- 4 Se encarga de llevar dicho Registro un Comité central que, según el artículo 3 de la Ley italiana, está compuesto por:

- «a) Un consejero de Estado que ejerce la función de Presidente;
- b) cuatro representantes del Ministerio de Transportes y Aviación Civil; un representante de cada uno de los Ministerios de Industria, Comercio y Artesanado, Participaciones del Estado, Comercio Exterior, Agricultura y Bosques, Interior, Obras Públicas, Finanzas y Tesoro;
- c) cuatro representantes de las regiones [...]
- d) doce representantes de las asociaciones nacionales más representativas de la categoría de transportes de mercancías por carretera por cuenta ajena, así como de las asociaciones nacionales de representación, asistencia y protección del movimiento cooperativo, jurídicamente reconocidas por el Ministerio de Trabajo y Previsión Social [...]

Los miembros del Comité son nombrados mediante Orden del Ministro de Transportes y Aviación Civil. Los nombramientos tienen lugar por designación:

— del Presidente del Consejo de Estado para el miembro contemplado en la letra a);

- de los respectivos Ministros para los miembros contemplados en la letra b);
- de las respectivas asociaciones nacionales para los miembros contemplados en la letra d).»

5 En virtud del párrafo tercero del artículo 1, y de los artículos 26 y 41 de la Ley italiana, la actividad de transporte de mercancías por carretera por cuenta ajena está supeditada a la inscripción en el Registro y a la posesión de una autorización administrativa.

6 Esta Ley establece, en los artículos 50 y siguientes, un sistema de tarifas obligatorias de cuantía variable que establece límites máximo y mínimo.

7 A tenor del artículo 52,

«Cada tarifa se calcula sobre un precio de base situado en el centro del margen de variación. El precio de base se determina teniendo en cuenta el coste medio de las prestaciones de transporte correspondientes, incluidos los gastos comerciales, calculado para empresas bien gestionadas y que disfrutaban de condiciones normales de utilización de su capacidad de transporte, así como la situación del mercado, y de manera que permita a las empresas de transporte obtener una retribución justa.»

8 Según el artículo 53 de la Ley italiana, el Comité central propone al Ministro de Transportes y Aviación Civil las tarifas de transporte y sus condiciones especiales de aplicación, así como sus posteriores modificaciones. El Ministro, previa consulta a las regiones y a las representaciones confederales nacionales de los sectores económicos directamente interesados, aprueba, basándose en las directrices del Comité interministerial de precios, las tarifas, las condiciones y sus modificaciones, haciéndolas ejecutivas mediante Orden Ministerial.

- 9 Si el Ministro no admite las propuestas, las devuelve al Comité central para que éste presente nuevas propuestas o contrapropuestas. En caso de que el Ministro no considere satisfactorias estas nuevas propuestas o contrapropuestas, tiene la facultad de modificar las presentadas inicialmente y las hace ejecutivas mediante Orden ministerial.
- 10 La inobservancia, por parte de los operadores económicos, de las tarifas fijadas puede ser objeto de sanciones administrativas y, en caso de reincidencia, de medidas disciplinarias.
- 11 Los criterios para el cálculo de las tarifas de cuantía variable fueron precisados por el Decreto n° 56 del Presidente de la República Italiana, de 9 de enero de 1978 (GURI n° 77, de 18 de marzo de 1978).
- 12 La Orden Ministerial de 18 de noviembre de 1982 (suplemento de la GURI n° 342, de 14 de diciembre de 1982), que determina por primera vez las tarifas de cuantía variable, autoriza determinadas excepciones a la tarifa obligatoria. El artículo 13 de dicha Orden Ministerial prevé:

«Pueden celebrarse contratos particulares en condiciones diferentes [...] únicamente en virtud de acuerdos económicos colectivos celebrados entre las asociaciones más representativas de los transportistas presentes en el Comité central del Registro, y de los usuarios [...]»

- 13 El Decreto-ley n° 82, de 29 de marzo de 1993, por el que se establecen medidas urgentes en favor del sector del transporte de mercancías por carretera por cuenta ajena (GURI n° 73, de 29 de marzo de 1993), convalidado, tras algunas modificaciones, por la Ley n° 162, de 27 de mayo de 1993 (GURI n° 123, de 28 de mayo de 1993), prevé, en su artículo 3, por vía de interpretación auténtica, que será nula cualquier estipulación contractual que establezca que no se apliquen las tarifas, resultante de la Ley o/y de los acuerdos colectivos previstos por la Orden Ministerial de 18 de noviembre de 1982.

- 14 En el transcurso de 1993, Marittima del Golfo encargó a Centro Servizi la realización de varios transportes de mercancías por carretera en el territorio italiano. Las mercancías procedían unas veces de China o de Indonesia por vía marítima y otras veces de España por carretera.
- 15 Por dichos transportes, Centro Servizi facturó a su comitente las tarifas fijadas mediante Orden Ministerial. Marittima del Golfo se negó a pagar alegando que los precios eran excesivos.
- 16 Centro Servizi solicitó al Tribunale di Genova que dictara una orden conminatoria contra Marittima del Golfo para obtener el pago de los gastos de transporte.
- 17 En el contexto de este litigio, el Tribunale di Genova suspendió el procedimiento y planteó al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:

«1) ¿Son compatibles los artículos 3, letra f), 5, 30, 85, 86 y, en su caso, 90 del Tratado con una normativa nacional que:

- a) establece que las tarifas de los transportes de mercancías por carretera por cuenta ajena sean fijadas por un Comité en el que participan (como representantes de los intereses de su categoría) representantes de asociaciones de empresas de transportes por carretera y/o por acuerdos entre personas privadas, haciendo que dichas tarifas sean obligatorias para todos los operadores económicos, previa aprobación por parte de la Administración pública según las modalidades previstas por las Leyes n° 162/93 y n° 298/74, así como por la Orden Ministerial de 18 de noviembre de 1982;

b) permite

- impedir la libre formación de los precios;
- imponer condiciones contractuales que resultan de la aplicación de tarifas obligatorias no calculadas basándose en el coste real del servicio;
- extender la obligatoriedad de la tarifa a cualquier otro contrato que implique una prestación de transporte, sustrayendo dicha prestación al régimen de libre formación de los precios;
- discriminar a los usuarios de los servicios de transportes por carretera en función de la tarifa adoptada;
- aplicar condiciones distintas a prestaciones equivalentes mediante la facultad que tiene el transportista de celebrar contratos que establecen excepciones;
- alterar la relación contractual entre transportista y comitente sometiendo a este último al riesgo de ser demandado judicialmente por las empresas de transporte para obtener la diferencia entre el precio pagado y la tarifa;
- obstaculizar una reorganización de la oferta de transportes por carretera destinada a hacerla más adecuada a las necesidades del usuario?

- 2) El monopolio legal del transporte de mercancías por carretera por cuenta ajena, ¿entra dentro del concepto comunitario a que se refiere el artículo 90 del Tratado CEE?

En caso de respuesta afirmativa,

¿pueden los derechos reconocidos a las empresas autorizadas constituir una explotación abusiva de posición dominante colectiva en el sentido del artículo 86 del Tratado CEE?

o

¿puede dicho monopolio, tal como lo regula la normativa nacional aplicable, mencionada en la cuestión anterior, y en la medida en que pueda influir en el coste de los productos importados, constituir una medida de efecto equivalente a una restricción cuantitativa a la importación en el sentido del artículo 30 del Tratado?

- 3) La definición de “transporte combinado de mercancías entre Estados miembros”, tal como figura en el artículo 1 de la Directiva 92/106/CEE del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, relativa al establecimiento de normas comunes para determinados transportes combinados de mercancías entre Estados miembros, ¿debe interpretarse de manera que no prive de “efecto útil” al principio de la libre prestación de servicios de transporte marítimo entre Estados miembros y entre Estados miembros y países terceros, a que se refiere el artículo 1 del Reglamento (CEE) n° 4055/86 del Consejo, de 22 de diciembre de 1986, es decir, interpretarse en el sentido de que el transporte de mercancías debe considerarse liberalizado incluso cuando el recorrido marítimo, efectuado en un buque con bandera comunitaria, entre un puerto de un país tercero y un puerto de un Estado miembro, constituye una etapa en el marco de un transporte combinado entre un país tercero y un Estado miembro?»

Sobre la primera cuestión

- 18 La primera cuestión planteada por el Tribunale di Genova debe entenderse, fundamentalmente, en el sentido de que con ella se pide que se dilucide si la letra g) del artículo 3 y los artículos 5, 85, 86 y 90, así como el artículo 30 del Tratado se oponen a que una normativa de un Estado miembro prevea que las tarifas de los transportes de mercancías por carretera sean aprobadas y dotadas de carácter ejecutivo por la Administración pública, sobre la base de propuestas de un Comité, en condiciones como las previstas por la Ley italiana.

En lo que respecta a los artículos 85, 86 y 90 del Tratado

- 19 En primer lugar, procede señalar que las normas sobre la competencia del Tratado se aplican al sector de los transportes (véanse las sentencias de 17 de noviembre de 1993, Reiff, C-185/91, Rec. p. I-5801, apartado 12, y de 9 de junio de 1994, Delta Schiffahrts-und Speditionsgesellschaft, C-153/93, Rec. p. I-2517, apartado 12).
- 20 En segundo lugar, debe recordarse que, considerados en sí mismos, los artículos 85 y 86 del Tratado se refieren únicamente al comportamiento de las empresas y no a medidas legales o reglamentarias de los Estados miembros. No obstante, es jurisprudencia reiterada que los artículos 85 y 86, considerados en relación con el artículo 5 del Tratado, obligan a los Estados miembros a no adoptar ni mantener en vigor medidas, ni siquiera legales o reglamentarias, que puedan anular el efecto útil de las normas sobre la competencia aplicables a las empresas (véanse, en lo que respecta al artículo 85 del Tratado, las sentencias de 21 de septiembre de 1988, Van Eycke, 267/86, Rec. p. 4769, apartado 16; Reiff, antes citada, apartado 14, y Delta Schiffahrts-und Speditionsgesellschaft, antes citada, apartado 14; véase, en lo que se refiere al artículo 86 del Tratado, la sentencia de 16 de noviembre de 1977, GB-Inno-BM, 13/77, Rec. p. 2115, apartado 31).

- 21 Este Tribunal ha estimado que se infringen los artículos 5 y 85 cuando un Estado miembro, o bien impone o favorece prácticas colusorias contrarias al artículo 85 o refuerza los efectos de tales prácticas colusorias, o bien retira el carácter estatal a su propia normativa, delegando en operadores privados la responsabilidad de tomar decisiones de intervención en materia económica (véanse las citadas sentencias, Van Eycke, apartado 16; Reiff, apartado 14, y Delta Schiffahrts-und Speditionsgesellschaft, apartado 14).
- 22 A este respecto, procede recordar que, en las sentencias Reiff (apartado 15) y Delta Schiffahrts-und Speditionsgesellschaft (apartado 15), este Tribunal de Justicia, pronunciándose sobre cuestiones similares relacionadas con la fijación de las tarifas de los transportes de mercancías por carretera a larga distancia o con las tarifas del tráfico fluvial comercial en Alemania, estimó que, a fin de proporcionar al órgano jurisdiccional nacional una respuesta útil, procede examinar, en primer lugar, si una normativa del tipo de la que se discute en el litigio principal permite llegar a la conclusión de que existe una práctica colusoria en el sentido del artículo 85 del Tratado.
- 23 En lo que respecta a una normativa nacional como la Ley italiana, debe señalarse, en primer lugar, que el Comité central está integrado por diecisiete representantes de los poderes públicos y por una minoría de doce representantes de las asociaciones de los operadores económicos.
- 24 Hay que añadir que el Comité central debe respetar, al adoptar sus propuestas, algunos criterios de interés público definidos en la Ley y precisados por el Decreto del Presidente de la República Italiana n° 56, antes citado.
- 25 De las consideraciones expuestas resulta que, en un régimen de fijación de las tarifas de transportes de mercancías por carretera, como el establecido por la Ley italiana, las propuestas deliberadas en el seno del Comité no pueden considerarse como prácticas colusorias entre operadores económicos que los poderes públicos han impuesto o favorecido o cuyos efectos han reforzado.

- 26 En segundo lugar, procede determinar, como ha manifestado el Tribunal de Justicia en las citadas sentencias Reiff (apartado 20) y Delta Schiffahrts- und Speditions-gesellschaft (apartado 19), si los poderes públicos han delegado en operadores económicos privados sus facultades en materia de fijación de tarifas.
- 27 A este respecto, debe señalarse que la Ley italiana prevé que el Comité central proponga al Ministro competente las tarifas de transporte y sus condiciones especiales de aplicación y confiere al Ministro la facultad de aprobarlas, de rechazarlas o de modificarlas antes de otorgarles carácter ejecutivo.
- 28 Hay que añadir que el Ministro antes de aprobar y de hacer ejecutivas las tarifas debe consultar a las regiones y a los representantes de los sectores económicos interesados y tener en cuenta las directrices del Comité interministerial de precios.
- 29 La posibilidad de celebrar acuerdos colectivos, en virtud del artículo 13 de la Orden ministerial de 18 de noviembre de 1982, antes citada, no produce el efecto de restringir la competencia, sino que permite ciertas excepciones a las tarifas obligatorias y, por tanto, puede incrementar las posibilidades de competencia.
- 30 De las consideraciones expuestas, resulta que en un régimen de fijación de las tarifas de los transportes de mercancías por carretera, como el establecido por la Ley italiana, los poderes públicos no han delegado sus facultades en operadores económicos privados.
- 31 La letra g) del artículo 3 y los artículos 5 y 86 del Tratado podrían aplicarse a una normativa como la Ley italiana únicamente en el supuesto de que se demostrara que dicha Ley coloca a una empresa en una situación de poder económico que le

permita impedir que haya una competencia efectiva en el mercado de que se trate, confiriéndole la posibilidad de comportarse con un grado apreciable de independencia frente a sus competidores, sus clientes y, finalmente, los consumidores (sentencia de 13 de febrero de 1979, Hoffmann-La Roche/Comisión, 85/76, Rec. p. 461, apartado 38).

32 Este Tribunal de Justicia ha estimado que el artículo 86 del Tratado prohíbe las prácticas abusivas derivadas de la explotación, por parte de una o más empresas, de una posición dominante en el mercado común o en una parte sustancial del mismo, en la medida en que dichas prácticas puedan afectar al comercio entre los Estados miembros (sentencia de 27 de abril de 1994, Almelo y otros, C-393/92, Rec. p. I-1477, apartado 40).

33 No obstante, para llegar a la conclusión de que existe una posición dominante colectiva, sería necesario que las empresas del grupo de que se trate estuvieran suficientemente ligadas entre sí como para adoptar una misma línea de acción en el mercado (sentencia Almelo y otros, antes citada, apartado 42).

34 A este respecto, no se puede considerar que una normativa nacional que prevé que los poderes públicos fijen las tarifas de los transportes de mercancías por carretera conduzca al resultado de situar a los operadores económicos en una posición dominante colectiva que se caracterizaría por la falta de relaciones de competencia entre ellos.

35 De las consideraciones expuestas resulta que el artículo 86 del Tratado, considerado en relación con la letra g) del artículo 3 y con el artículo 5 del Tratado no se opone a una normativa como la Ley italiana.

- 36 El órgano jurisdiccional nacional se pregunta también sobre la compatibilidad de la Ley italiana con las disposiciones del artículo 90 del Tratado.
- 37 A este respecto, debe recordarse que el artículo 90 se refiere, en su apartado 1, a las empresas públicas y a aquellas empresas a las que los Estados miembros concedan derechos especiales o exclusivos y, en su apartado 2, a las empresas encargadas de la gestión de servicios de interés económico general o que tengan el carácter de monopolio fiscal.
- 38 Ahora bien, una normativa nacional del tipo de la Ley italiana se limita a fijar las condiciones de acceso al mercado y determinados aspectos del comportamiento de las empresas, especialmente en materia de precios, sin dar, no obstante, a estas últimas, el carácter de empresas públicas ni concederles derechos exclusivos o especiales ni conferirles la gestión de servicios de interés económico general.
- 39 De ello se deduce que el artículo 90 no se opone a una legislación del tipo de la Ley italiana.

En lo que respecta al artículo 30 del Tratado

- 40 El órgano jurisdiccional nacional se pregunta también sobre la compatibilidad de la Ley italiana con el artículo 30, en la medida en que dicha Ley produce el efecto de hacer los transportes más costosos y, por tanto, obstaculizar las importaciones de mercancías procedentes de otros Estados miembros.

- 41 Sobre este punto, basta con señalar que una legislación del tipo de la Ley italiana no hace ninguna distinción según el origen de las mercancías transportadas, que no tiene por objeto regular intercambios de mercancías con los demás Estados miembros y que los efectos restrictivos que podría producir sobre la libre circulación de mercancías son demasiado aleatorios e indirectos para que pueda considerarse que la obligación que impone puede obstaculizar el comercio entre los Estados miembros (sentencia de 14 de julio de 1994, Peralta, C-379/92, Rec. p. I-3453, apartado 24, y jurisprudencia citada).
- 42 Procede, pues, responder a la primera cuestión que la letra g) del artículo 3 y los artículos 5, 85, 86 y 90, así como el artículo 30 del Tratado, no se oponen a que una normativa de un Estado miembro prevea que las tarifas de los transportes de mercancías por carretera sean aprobadas y dotadas de carácter ejecutivo por la Administración pública, sobre la base de propuestas de un Comité, si éste está compuesto por una mayoría de representantes de los poderes públicos, junto a una minoría de representantes de los operadores económicos interesados, y debe respetar en sus propuestas ciertos criterios de interés público y si, por otra parte, los poderes públicos no abandonan sus prerrogativas teniendo en cuenta, antes de aprobar las propuestas, las observaciones de otros organismos públicos y privados e incluso fijando las tarifas de oficio.

Sobre la segunda cuestión

- 43 Mediante la segunda cuestión prejudicial, el Juez nacional se pregunta si es compatible con los artículos 30, 86 y 90 del Tratado una normativa nacional que establece un monopolio legal de los transportes por carretera mediante un régimen de concesión de autorizaciones de transporte que están contingentadas.

- 44 En la resolución de remisión, el Juez nacional indica, no obstante, que el régimen de contingentación de las autorizaciones de transporte es irrelevante a efectos de la decisión sobre el litigio, que se refiere al pago del precio de los transportes efectuados.
- 45 Ahora bien, es jurisprudencia reiterada que el Tribunal de Justicia no es competente para responder al órgano jurisdiccional remitente si las cuestiones que se le plantean no tienen ninguna relación con los hechos ni con el objeto del procedimiento principal y no responden, por tanto, a una necesidad objetiva para la solución del litigio principal (véase la sentencia de 17 de mayo de 1994, *Corsica Ferries*, C-18/93, Rec. p. I-1783, apartado 14, y jurisprudencia citada).
- 46 No procede responder a la segunda cuestión.

Sobre la tercera cuestión

- 47 Mediante la tercera cuestión, el órgano jurisdiccional remitente pide que se dilucide si el Reglamento n° 4055/86 y la Directiva 92/106, antes citados, se aplican a transportes del tipo de los controvertidos en el asunto principal, a efectos de poder apreciar la compatibilidad de la Ley italiana con dichas disposiciones.
- 48 A este respecto, debe señalarse que la Directiva 92/106 se aplica, según el párrafo segundo de su artículo 1, a los transportes combinados de mercancías entre Estados miembros y no a los transportes combinados mar/carretera procedentes de países terceros como los que son objeto del litigio en el asunto principal.

- 49 El Reglamento n° 4055/86 se refiere, a tenor del apartado 1 de su artículo 1, a los transportes marítimos entre Estados miembros, por una parte, y entre Estados miembros y países terceros, por otra parte.
- 50 El concepto de servicio de transporte marítimo, precisado por el apartado 4 del mismo artículo, se refiere al 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 o de un país tercero.
- 51 De esta definición resulta que el servicio de transporte marítimo, en el sentido de este Reglamento, termina al llegar al puerto o a la instalación situada sobre la plataforma continental y no se extiende, por tanto, al transporte por carretera de mercancías desembarcadas del buque.
- 52 Procede, pues, responder a la tercera cuestión que la Directiva 92/106 no se aplica a los transportes combinados de mercancías entre países terceros y Estados miembros y que el Reglamento n° 4055/86 no se aplica a los transportes por carretera de mercancías desembarcadas del buque.

Costas

- 53 Los gastos efectuados por los Gobiernos italiano y del Reino Unido, así como por la Comisión de las Comunidades Europeas, que han presentado observaciones ante este Tribunal de Justicia, no pueden ser objeto de reembolso. Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional nacional, corresponde a éste resolver sobre las costas.

En virtud de todo lo expuesto,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Sexta),

pronunciándose sobre las cuestiones planteadas por el Tribunale di Genova mediante resolución de 7 de marzo de 1994, declara:

- 1) La letra g) del artículo 3 y los artículos 5, 85, 86 y 90, así como el artículo 30 del Tratado CE, no se oponen a que una normativa de un Estado miembro prevea que las tarifas de los transportes de mercancías por carretera sean aprobadas y dotadas de carácter ejecutivo por la Administración pública, sobre la base de propuestas de un Comité, si éste está compuesto por una mayoría de representantes de los poderes públicos, junto a una minoría de representantes de los operadores económicos interesados, y debe respetar en sus propuestas ciertos criterios de interés público y si, por otra parte, los poderes públicos no abandonan sus prerrogativas teniendo en cuenta, antes de aprobar las propuestas, las observaciones de otros organismos públicos y privados e incluso fijando las tarifas de oficio.

- 2) La Directiva 92/106/CEE del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, relativa al establecimiento de normas comunes para determinados transportes combinados de mercancías entre Estados miembros, no se aplica a los transportes combinados de mercancías entre países terceros y Estados miembros y el Reglamento (CEE) n° 4055/86 del Consejo, de 22 de diciembre de 1986, relativo a la aplicación del principio de libre prestación de servicios de transporte marítimo entre Estados miembros y entre Estados miembros y países terceros, no se aplica a los transportes por carretera de mercancías desembarcadas del buque.

Schockweiler

Mancini

Murray

Hirsch

Ragnemalm

Pronunciada en audiencia pública en Luxemburgo, a 5 de octubre de 1995.

El Secretario

El Presidente de la Sala Sexta

R. Grass

F.A. Schockweiler