SENTENZA DELLA CORTE (Sesta Sezione)

14 novembre 2002 *

Nel procedimento C-435/00,

avente ad oggetto una domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, a norma dell'art. 234 CE, dal Dioikitiko Protodikeio Rodou (Grecia) nella causa dinanzi ad esso pendente tra

Geha Naftiliaki EPE,

Total Scope NE,

Stavros Georgios,

Afoi Charalambis OE,

Anastasios Charalambis,

Nicolaos Sarlis,

Dimitrios Kattidenios,

Antonios Charalambis,

Vassileios Dimitracopoulos

e

NPDD Limeniko Tameio DOD/SOU,

Elliniko Dimosio,

* Lingua processuale: il greco.

domanda vertente sull'interpretazione dell'art. 1 del regolamento (CEE) del Consiglio 22 dicembre 1986, n. 4055, che applica il principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi tra Stati membri e tra Stati membri e paesi terzi (GU L 378, pag. 1, e, per rettifica, GU 1987, L 93, pag. 17),

LA CORTE (Sesta Sezione),

composta dal sig. J.-P. Puissochet (relatore), presidente di sezione, dal sig. C. Gulmann, dalle sig.re F. Macken e N. Colneric, nonché dal sig. J.N. Cunha Rodrigues, giudici,

avvocato generale: sig. S. Alber
cancelliere: sig. R. Grass

viste le osservazioni scritte presentate:

— per la Geha Naftiliaki EPE, la Total Scope NE, il sig. Georgios, la Afoi Charalambis OE, i sigg. Anastasios Charalambis e Sarlis, dal sig. E. Bakaloumas, dikigoros;

— per la NPDD Limeniko Tameio DOD/SOU, dal sig. I. Stamoulis, dikigoros;

— per la Commissione delle Comunità europee, dalla sig.ra M. Patakia e dal sig. B. Mongin, in qualità di agenti,

vista la relazione del giudice relatore,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 9 luglio 2002,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

1 Con ordinanza 10 luglio 2000, pervenuta alla Corte il 27 novembre successivo, il Dioikitiko Protodikeio Rodou (Tribunale amministrativo di primo grado di Rodi) ha sollevato, a norma dell'art. 234 CE, tre questioni pregiudiziali relative all'interpretazione dell'art. 1 del regolamento (CEE) del Consiglio 22 dicembre 1986, n. 4055, che applica il principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi tra Stati membri e tra Stati membri e paesi terzi (GU L 378, pag. 1, e, per rettifica, GU 1987, L 93, pag. 17).

2 Tali questioni sono state sollevate nell'ambito di un procedimento che oppone la Geha Naftiliaki EPE, la Total Scope NE, il sig. Georgios, la Afoi Charalambis OE, nonché i sigg. Anastasios Charalambis, Sarlis, Kattidenios, Antonios Charalambis e Dimitracopoulos alla NPDD Limeniko Tameio DOD/SOU (in prosieguo: la «Cassa portuale del Dodecanneso») e all'Elliniko Dimosio (Stato greco). Le dette questioni riguardano la fissazione, ad opera della normativa ellenica, di dazi portuali più elevati per i viaggiatori diretti verso porti di paesi terzi.

Contesto normativo

Normativa comunitaria

3 Il regolamento n. 4055/86 dispone quanto segue:

«*Articolo 1*

1. La libera prestazione dei servizi di trasporto marittimo tra Stati membri e tra Stati membri e paesi terzi è applicabile ai cittadini degli Stati membri stabiliti in uno Stato membro diverso da quello del destinatario dei servizi.

2. Le disposizioni del presente regolamento si applicano anche ai cittadini degli Stati membri stabiliti fuori della Comunità e alle società di navigazione stabilite fuori della Comunità e controllate da cittadini di uno Stato membro, se le loro navi sono registrate in tale Stato membro conformemente alla sua legislazione.

(...)

4. Ai fini del presente regolamento, sono considerati "servizi di trasporto marittimo tra Stati membri e tra Stati membri e paesi terzi", se sono normalmente assicurati dietro compenso:

a) *i trasporti intracomunitari*:

il trasporto marittimo di passeggeri o merci tra un porto di uno Stato membro e un porto o impianti in mare aperto di un altro Stato membro;

b) *i traffici con paesi terzi*:

il trasporto marittimo di passeggeri o merci tra un porto di uno Stato membro e un porto o impianti in mare aperto di un paese terzo.

(...)

Articolo 6

1. Se i cittadini o le società di navigazione di uno Stato membro di cui all'articolo 1, paragrafi 1 e 2, si trovano, o rischiano di trovarsi, in una situazione in cui non abbiano la possibilità effettiva di effettuare traffici in provenienza e a

destinazione di un particolare paese terzo, lo Stato membro interessato ne informa quanto prima gli altri Stati membri e la Commissione.

(...)

Articolo 7

Il Consiglio, deliberando in conformità delle condizioni poste dal trattato, può estendere le disposizioni del presente regolamento a cittadini di un paese terzo che forniscono servizi di trasporto marittimo e che sono stabiliti nella Comunità.

(...)

Articolo 9

Fino a quando non siano abolite le restrizioni alla libera prestazione dei servizi, ciascuno Stato membro applica dette restrizioni, senza distinzione di nazionalità o di residenza, a tutti coloro che prestano servizi ai sensi dell'articolo 1, paragrafi 1 e 2.

(...)

Articolo 12

Il presente regolamento entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*».

Normativa nazionale

4 L'art. 6 della legge n. 2399/1996 (FEK A' 90), nel testo vigente al momento dell'adozione degli atti contestati nell'ambito della causa principale (in prosieguo: la «legge n. 2399/1996»), dispone quanto segue:

«1. Per ogni passeggero che si imbarchi su un mezzo di trasporto marittimo con destinazione nazionale o estera è imposto un dazio speciale in favore dell'ente pubblico incaricato dell'amministrazione e della gestione del porto d'imbarco, a titolo di remunerazione per l'ammodernamento e il miglioramento delle strutture portuali, l'uso del porto ed altre finalità connesse al miglioramento dei servizi offerti ai passeggeri.

2. Il dazio consiste in una maggiorazione percentuale sul prezzo del biglietto o in un importo fisso in dracme, a seconda del porto di destinazione del passeggero, del tipo di viaggio per categoria di nave ecc., ed è determinato in base alle disposizioni seguenti:

A. Per i passeggeri di navi passeggeri o di traghetti di qualunque tipo, nonché di aliscafi, che servono rotte nazionali: il 5% del prezzo del biglietto.

B. Per i passeggeri di navi passeggeri o di traghetti battenti bandiera ellenica o estera, che servono rotte estere:

a) un dazio fisso di GRD 5 000 per ogni passeggero diretto verso un qualsiasi porto di un paese straniero, ad eccezione dei paesi dell'Unione europea, di Cipro, dell'Albania, della Russia, dell'Ucraina, della Moldavia e della Georgia sul Mar Nero;

(...)

e) il 30% del gettito del dazio fisso di cui alle precedenti lettere del presente paragrafo è versato dalla Cassa portuale competente al N.A.T. (Cassa lavoratori portuali) conformemente alle disposizioni vigenti per tale ente.

C. Per i passeggeri che prendono parte ad escursioni turistiche (crociere) su navi da crociera battenti bandiera ellenica o estera:

a) un dazio fisso di GRD 50 per ogni passeggero che prende parte a una crociera giornaliera tra porti ellenici, per ciascun porto in cui la nave fa scalo. Qualora la crociera giornaliera si estenda anche a un porto estero, viene versato all'ultimo porto il dazio fisso previsto dalla parte B, lett. a), b) o c) — a seconda dei casi —, del presente paragrafo.

(...)

4. Il dazio è stampigliato sui biglietti e viene riscosso sotto la responsabilità degli emittenti, vale a dire le agenzie nautiche, gli uffici turistici od altre analoghe imprese. L'importo riscosso ogni mese dev'essere depositato dai responsabili della riscossione entro la prima decade del mese successivo sul conto speciale, aperto presso la Banca di Grecia, intestato all'ente pubblico competente per l'amministrazione e la gestione del porto, utilizzando a tal fine soltanto il codice "esecuzione di opere nell'interesse dei passeggeri"; congiuntamente all'esecuzione del versamento, i detti soggetti devono depositare anche un resoconto attestante il numero di biglietti emessi per classe, nonché l'importo da versare. Tali importi sono destinati esclusivamente ad opere al servizio dei passeggeri.

5. Le imprese incaricate della riscossione sono responsabili interamente e solidalmente, insieme con i passeggeri obbligati, per il versamento del dazio. (...)

6. La liquidazione degli importi dovuti a titolo di dazio portuale è effettuata con atto dell'organo collegiale dell'ente pubblico di amministrazione e gestione del porto. (...)».

Causa principale e questioni pregiudiziali

5 Le società Geha Naftiliaki EPE e Total Scope NE sono le armatrici, rispettivamente, degli aliscafi «Fl. Marianna» e «Fl. Zeus». La comproprietà navale

formata dai sigg. Anastasios Charalambis, Sarlis, Kattidenios, Antonios Charalambis e Dimitracopoulos è l'armatrice dell'aliscafo «Iviscos», il cui agente marittimo è la società Afoi Charalambis OE.

6 Le tre navi suddette effettuano viaggi in partenza dal porto di Rodi con destinazione Turchia e ritorno in giornata. Esse hanno trasportato, nel corso del mese di giugno 1996, 4 067 passeggeri giornalieri e 3 703 passeggeri in transito.

7 Con atto in data 1° agosto 1996, la Cassa portuale del Dodecanneso ha accertato un omesso pagamento di dazi portuali da parte di vari soggetti, tra i quali il sig. Georgios, rappresentante della Geha Naftiliaki EPE e della Total Scope NE, e la Afoi Charalambis OE. Tale atto di accertamento è stato approvato, in data 5 agosto 1996, dal Direttore regionale del Dodecanneso.

8 Con il ricorso proposto dinanzi al giudice del rinvio, i ricorrenti nella causa principale chiedono l'annullamento delle decisioni menzionate al punto precedente, nonché il rimborso di talune somme versate a titolo di dazi portuali.

9 A sostegno del loro ricorso, i detti ricorrenti sostengono che gli importi dei dazi portuali oggetto della causa principale sono stati calcolati in modo irregolare. Essi ritengono che tali importi avrebbero dovuto essere riscossi in conformità dell'art. 6, n. 2, parte A, della legge n. 2399/1996, ossia in misura pari al 5% del prezzo del biglietto, e non in applicazione dell'art. 6, n. 2, parte B, lett. a), della legge suddetta, il quale prevede un importo di GRD 5 000 per passeggero, posto che le navi di cui trattasi sono state noleggiate in via esclusiva da alcune agenzie di viaggi per effettuare un'escursione di durata giornaliera da Rodi verso la Turchia e ritorno e che la destinazione finale di tali navi era Rodi, cioè un porto nazionale, e non la Turchia.

10 I ricorrenti nella causa principale sostengono altresì che gli aliscafi non sono assoggettati al dazio previsto dall'art. 6, n. 2, parte B, lett. a), della legge n. 2399/1996, poiché tale disposizione non li menziona specificamente, bensì al dazio di cui all'art. 6, n. 2, parte A, della medesima legge.

11 I ricorrenti affermano che il calcolo dei dazi portuali in base al luogo di destinazione della nave crea una discriminazione non soltanto a loro danno, ma anche a danno dei passeggeri. Tale discriminazione sarebbe vietata in forza degli obblighi internazionali incombenti alla Repubblica ellenica. Essa sarebbe soprattutto incompatibile con gli artt. 59 del Trattato CE (divenuto, in seguito a modifica, art. 49 CE), 62 del Trattato CE (abrogato dal Trattato di Amsterdam) e 84 del Trattato CE (divenuto, in seguito a modifica, art. 80 CE), nonché con il regolamento n. 4055/86.

12 Il giudice del rinvio ritiene che l'importo dei dazi portuali accertato mediante l'atto del 1° agosto 1996 della Cassa portuale del Dodecanneso sia stato legittimamente calcolato a norma dell'art. 6, n. 2, parte B, lett. a), della legge n. 2399/1996, poiché nella fattispecie oggetto della causa principale occorrerebbe applicare l'art. 6, n. 2, parte C, lett. a), della legge suddetta, trattandosi di crociere di durata giornaliera.

13 Il giudice del rinvio ritiene altresì legittima l'applicazione del dazio previsto dall'art. 6, n. 2, parte B, lett. a), della legge n. 2399/1996 ai viaggiatori trasportati sugli aliscafi «Fl. Marianna», «Fl. Zeus» e «Iviscos».

14 Il detto giudice nazionale rileva inoltre che i dazi portuali controversi nella causa principale vengono riscossi per l'utilizzazione dei porti e per l'ammodernamento

ed il miglioramento delle installazioni portuali. Tali dazi vengono imposti quale contropartita di uno specifico servizio fornito alle navi che fanno scalo nei porti e ai passeggeri delle stesse, a motivo dell'utilizzazione delle dette installazioni, e sono corrisposti all'ente pubblico incaricato dell'amministrazione e della gestione del porto.

15 Il giudice del rinvio ricorda come il regolamento n. 4055/86 sia diretto ad attuare il principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi tra Stati membri e tra Stati membri e paesi terzi a partire dal 1° gennaio 1987.

16 Ritenendo che l'applicazione di tale regolamento al caso oggetto della causa principale sollevasse difficoltà, il Dioikitiko Protodikeio Rodou ha sottoposto alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«1) Se l'art. 1 del regolamento (CEE) del Consiglio n. 4055/1986 debba essere interpretato nel senso che vieta alla normativa nazionale di uno Stato membro di imporre restrizioni alla prestazione di servizi nel settore dei trasporti marittimi tra Stati membri e paesi terzi in generale, quand'anche tali restrizioni siano imposte in maniera indifferenziata a tutte le navi, siano queste utilizzate da cittadini nazionali che prestano servizi o da cittadini di altri Stati membri, e a tutti i passeggeri, a prescindere dalla loro cittadinanza, o se debba essere interpretato nel senso che vieta alla normativa nazionale di uno Stato membro di introdurre restrizioni applicabili solo alla prestazione di servizi tra un altro Stato membro e un paese terzo, riservando in tal modo un trattamento di favore ai vettori nazionali che effettuano trasporti marittimi verso paesi terzi rispetto ai vettori di altri Stati membri.

2) Se uno Stato membro possa imporre ai passeggeri di navi che facciano scalo o abbiano quale destinazione finale un porto di un paese terzo (al di fuori dell'Unione europea) dazi portuali differenti (più elevati) rispetto ai dazi imposti ai passeggeri diretti verso porti nazionali o porti di Stati membri dell'Unione europea, sebbene tali dazi in entrambi i casi suddetti siano applicati a tutti i passeggeri indipendentemente dalla loro cittadinanza o dalla nazionalità della nave, oppure se una normativa del genere costituisca una restrizione alla libertà di trasporto dei passeggeri verso paesi terzi, in quanto il dazio maggiorato può incidere sulla scelta delle rotte, sicché detta normativa è incompatibile con l'art. 1 del regolamento n. 4055/1986.

3) In caso di soluzione negativa, se i dazi portuali imposti ai passeggeri diretti verso i porti di paesi terzi possano essere ulteriormente differenziati, a seconda del paese terzo, in base al criterio della distanza dei porti o della posizione geografica, o se una normativa nazionale del genere contravvenga anch'essa al citato regolamento, in quanto configura un trattamento discriminatorio nei confronti dei trasporti marittimi a destinazione di un determinato paese terzo (o di determinati paesi terzi) e integra dunque gli estremi di una restrizione ai trasporti marittimi effettuati verso tale paese (tali paesi)».

Quanto alla prima questione

17 Con la sua prima questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'art. 1 del regolamento n. 4055/86 osti a che uno Stato membro, nell'ambito della propria normativa nazionale, imponga una qualsiasi restrizione alle prestazioni di servizi nel settore dei trasporti marittimi tra Stati membri e paesi terzi, ovvero se la detta

disposizione vieti soltanto le restrizioni che comportino una discriminazione tra i vettori nazionali ed i vettori di altri Stati membri che effettuano trasporti marittimi verso paesi terzi.

18 La Cassa portuale del Dodecanneso afferma che i dazi portuali controversi nella causa principale sono posti a carico non delle società di trasporto marittimo, bensì dei viaggiatori da queste trasportati, e pertanto non rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento n. 4055/86. Il detto ente sostiene che tali dazi sono destinati a coprire le spese di costruzione e di manutenzione delle installazioni portuali, nonché a finanziare l'offerta di servizi portuali in generale. I detti dazi costituirebbero pertanto dei canoni, compatibili con l'art. 81 del Trattato CE (divenuto art. 77 CE), la cui validità non potrebbe essere infirmata da una norma di diritto comunitario derivato quale l'art. 1 del regolamento n. 4055/86.

19 Tuttavia, come osservato dalla Commissione, la maggiorazione di dazi portuali influisce direttamente ed in modo meccanico sul prezzo del viaggio, sicché una differenziazione dei dazi sopportati dai passeggeri si ripercuote automaticamente sul costo del trasporto. La Corte ha avuto modo di statuire che l'applicazione di dazi portuali differenziati a seconda del carattere nazionale o intracomunitario del trasporto costituisce una restrizione alla libera prestazione dei servizi, vietata ai sensi del regolamento n. 4055/86 (v. sentenze 5 ottobre 1994, causa C-381/93, Commissione/Francia, Racc. pag. I-5145, punto 21, e, in materia di tasse aeroportuali, 26 giugno 2001, causa C-70/99, Commissione/Portogallo, Racc. pag. I-4845).

20 Il regolamento n. 4055/86, avendo reso applicabile al settore dei trasporti marittimi tra Stati membri tutte le norme del Trattato disciplinanti la libera prestazione dei servizi (v. sentenza Commissione/Francia, cit., punto 13), osta all'applicazione di qualsiasi normativa nazionale che abbia come effetto di rendere la prestazione di servizi tra Stati membri più difficile della prestazione di servizi puramente interna ad uno Stato membro, a meno che tale normativa non

risulti giustificata da un motivo imperativo di interesse generale e purché le misure da essa previste siano necessarie e proporzionate (v. sentenza Commissione/Portogallo, cit., punto 28).

21 Posto che l'art. 1, n. 1, del regolamento n. 4055/86 ha ampliato il principio della libera prestazione dei servizi nei collegamenti intracomunitari estendendolo ai collegamenti tra uno Stato membro ed un paese terzo, occorre applicare, quanto a questi ultimi collegamenti, le regole sviluppate relativamente ai primi.

22 Di conseguenza, le prestazioni di servizi di trasporto marittimo tra il porto di Rodi ed un porto turco non possono, in assenza di una giustificazione oggettiva (v. sentenza Commissione/Francia, cit., punto 16), essere assoggettate a condizioni più rigorose di quelle cui sono sottoposte le analoghe prestazioni di servizi tra il porto di Rodi ed i porti della Repubblica ellenica o di altri Stati membri.

23 Quanto all'art. 81 del Trattato CE, invocato dalla Cassa portuale del Dodecanneso, esso non osta in alcun modo all'applicazione del regolamento n. 4055/86. La detta norma consente che vengano percepiti dal vettore, al passaggio delle frontiere, tasse o canoni commisurati alle «spese reali effettivamente determinate dal passaggio stesso». Orbene, la Cassa portuale non dimostra che tali spese differiscano a seconda della destinazione nella medesima proporzione in cui si differenziano tra loro i dazi portuali controversi nella causa principale.

24 Occorre dunque risolvere la prima questione dichiarando che l'art. 1 del regolamento n. 4055/86 osta all'applicazione, in uno Stato membro, di dazi portuali differenti a seconda che si tratti di collegamenti interni o intracomunitari oppure di collegamenti tra uno Stato membro ed un paese terzo, qualora tale differenza non sia oggettivamente giustificata.

Quanto alla seconda questione

25 Con la sua seconda questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se, alla luce dell'art. 1 del regolamento n. 4055/86, uno Stato membro possa imporre, ai passeggeri delle navi facenti scalo o aventi come destinazione finale un porto di un paese terzo, dazi portuali differenti rispetto a quelli imposti ai passeggeri delle navi a destinazione di porti del detto Stato membro o di altri Stati membri, qualora i detti dazi si applichino indipendentemente dalla nazionalità dei passeggeri o delle navi.

26 Occorre risolvere tale questione dichiarando che, alla luce delle considerazioni esposte ai punti 19-24 della presente sentenza, l'imposizione, ai passeggeri delle navi facenti scalo in un porto di un paese terzo o aventi un tale porto come destinazione finale, di dazi portuali differenti rispetto a quelli imposti ai passeggeri delle navi a destinazione di un porto nazionale o di porti di altri Stati membri, senza che vi sia una correlazione tra tale differenza ed il costo dei servizi portuali dei quali beneficiano le dette categorie di passeggeri, costituisce una restrizione della libera prestazione dei servizi, contraria all'art. 1 del regolamento n. 4055/86.

Quanto alla terza questione

27 Con la sua terza questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'art. 1 del regolamento n. 4055/86 consenta l'imposizione, per i viaggi a destinazione di porti di paesi terzi, di dazi portuali differenziati in base a criteri attinenti alla distanza di tali porti o alla loro posizione geografica.

28 Un criterio attinente alla distanza o alla posizione geografica del porto di destinazione non può di per sé giustificare l'imposizione di dazi portuali differenziati. Soltanto l'esistenza di oggettive differenze nei servizi forniti dai vettori ai passeggeri può giustificare una disparità siffatta (v., in tal senso, sentenze Commissione/Francia, cit., punto 16, e Commissione/Portogallo, cit., punto 36).

29 Occorre dunque risolvere la terza questione dichiarando che l'art. 1 del regolamento n. 4055/86 non consente l'imposizione, per i viaggi a destinazione di porti di paesi terzi, di dazi portuali differenziati in base a criteri attinenti alla distanza di tali porti o alla loro posizione geografica, qualora la diversità dei dazi applicati non sia oggettivamente giustificata dalle differenze di trattamento riservate ai viaggiatori a motivo della loro destinazione o provenienza.

Sulle spese

30 Le spese sostenute dalla Commissione, che ha presentato osservazioni alla Corte, non possono dar luogo a rifusione. Nei confronti delle parti nella causa principale il presente procedimento costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese.

Per questi motivi,

LA CORTE (Sesta Sezione),

pronunciandosi sulle questioni sottopostele con ordinanza 10 luglio 2000 dal Dioikitiko Protodikeio Rodou, dichiara:

1) **L'art. 1 del regolamento (CEE) del Consiglio 22 dicembre 1986, n. 4055, che applica il principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi tra Stati membri e tra Stati membri e paesi terzi, osta all'applicazione, in uno Stato membro, di dazi portuali differenti a seconda che si tratti di collegamenti interni o intracomunitari oppure di collegamenti tra uno Stato membro ed un paese terzo, qualora tale differenza non sia oggettivamente giustificata.**

2) **L'imposizione, ai passeggeri delle navi facenti scalo in un porto di un paese terzo o aventi un tale porto come destinazione finale,y di dazi portuali differenti rispetto a quelli imposti ai passeggeri delle navi a destinazione di un porto nazionale o di porti di altri Stati membri, senza che vi sia una correlazione tra tale differenza ed il costo dei servizi portuali dei quali beneficiano le dette categorie di passeggeri, costituisce una restrizione della libera prestazione dei servizi, contraria all'art. 1 del regolamento n. 4055/86.**

3) L'art. 1 del regolamento n. 4055/86 non consente l'imposizione, per i viaggi a destinazione di porti di paesi terzi, di dazi portuali differenziati in base a criteri attinenti alla distanza di tali porti o alla loro posizione geografica, qualora la diversità dei dazi applicati non sia oggettivamente giustificata dalle differenze di trattamento riservate ai viaggiatori a motivo della loro destinazione o provenienza.

Puissochet Gulmann Macken

Colneric Cunha Rodrigues

Così deciso e pronunciato a Lussemburgo il 14 novembre 2002.

Il cancelliere

R. Grass

Il presidente della Sesta Sezione

J.-P. Puissochet