ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (έκτο τμήμα)

της 14ης Νοεμβρίου 2002 *

Στην υπόθεση C-435/00,

που έχει ως αντικείμενο αίτηση του Διοικητικού Πρωτοδικείου Ρόδου (Ελλάς) προς το Δικαστήριο, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 234 ΕΚ, με την οποία ζητείται, στο πλαίσιο της διαφοράς που εκκρεμεί ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου μεταξύ

ΓΕΧΑ Ναυτιλιακή ΕΠΕ,

Total Scope ΝΕ,

Σταύρου Γεωργίου,

Αφών Χαραλάμπη ΟΕ,

Αναστασίου Χαραλάμπη,

Νικολάου Σαρλή,

Δημητρίου Καττιδενιού,

Αντωνίου Χαραλάμπη,

Βασιλείου Δημητρακόπουλου

και

ΝΠΔΔ Λιμενικού Ταμείου Δωδεκανήσου,

Ελληνικού Δημοσίου,

* Γλώσσα διαδικασίας: η ελληνική.

η έκδοση προδικαστικής αποφάσεως ως προς την ερμηνεία του άρθρου 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) 4055/86 του Συμβουλίου, της 22ας Δεκεμβρίου 1986, για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ κρατών μελών και μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών (ΕΕ L 378, σ. 1, και διορθωτικό ΕΕ 1987, L 93, σ. 17),

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (έκτο τμήμα),

συγκείμενο από τους J.-P. Puissochet (εισηγητή), πρόεδρο τμήματος, C. Gulmann, F. Macken, N. Colneric και J. N. Cunha Rodrigues, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: S. Alber

γραμματέας: R. Grass

λαμβάνοντας υπόψη τις γραπτές παρατηρήσεις που κατέθεσαν:

— οι ΓΕΧΑ Ναυτιλιακή ΕΠΕ, Total Scope ΝΕ, Σ. Γεωργίου, Αφοί Χαραλάμπη ΟΕ, Α. Χαραλάμπης και Ν. Σαρλής, εκπροσωπούμενοι από τον Ε. Μπακαλούμα, δικηγόρο,

— το ΝΠΔΔ Λιμενικό Ταμείο Δωδεκανήσου, εκπροσωπούμενο από τον Ι. Σταμούλη, δικηγόρο,

— η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπούμενη από τη Μ. Πατακιά και τον B. Mongin,

έχοντας υπόψη την έκθεση του εισηγητή δικαστή,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 9ης Ιουλίου 2002,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Με διάταξη της 10ης Ιουλίου 2000, που περιήλθε στο Δικαστήριο στις 27 Νοεμβρίου 2000, το Διοικητικό Πρωτοδικείο Ρόδου υπέβαλε, δυνάμει του άρθρου 234 ΕΚ, τρία προδικαστικά ερωτήματα σχετικά με την ερμηνεία του άρθρου 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) 4055/86 του Συμβουλίου, της 22ας Δεκεμβρίου 1986, για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ κρατών μελών και μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών (ΕΕ L 378, σ. 1, και διορθωτικό ΕΕ 1987, L 93, σ. 17).

2 Τα ερωτήματα αυτά υποβλήθηκαν στο πλαίσιο δίκης μεταξύ, αφενός, των ΓΕΧΑ Ναυτιλιακή ΕΠΕ, Total Scope ΝΕ, Σ. Γεωργίου, Αφών Χαραλάμπη ΟΕ, Α. Χαραλάμπη, Ν. Σαρλή, Δ. Καττιδενιού, Α. Χαραλάμπη και Β. Δημητρακόπουλου και, αφετέρου, του ΝΠΔΔ Λιμενικού Ταμείου Δωδεκανήσου (στο εξής: Λιμενικό Ταμείο Δωδεκανήσου) και του Ελληνικού Δημοσίου. Τα ερωτήματα αυτά αφορούν τον καθορισμό από την ελληνική νομοθεσία λιμενικών τελών υψηλότερων για τους επιβάτες με προορισμό λιμένες τρίτων χωρών.

Το νομικό πλαίσιο

Η κοινοτική ρύθμιση

3 Ο κανονισμός 4055/86 προβλέπει:

«*Άρθρο 1*

1. Η ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ κρατών μελών και μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών ισχύει για υπηκόους των κρατών μελών εγκατεστημένους σε κράτος μέλος της Κοινότητας εκτός από το κράτος του αποδέκτη των υπηρεσιών.

2. Οι διατάξεις του παρόντος κανονισμού εφαρμόζονται και σε υπηκόους κρατών μελών εγκατεστημένους εκτός Κοινότητας και σε ναυτιλιακές εταιρείες εγκατεστημένες εκτός Κοινότητας και ελεγχόμενες από υπηκόους κράτους μέλους, εάν τα πλοία τους έχουν νηολογηθεί σ' αυτό το κράτος μέλος σύμφωνα με τη νομοθεσία του.

[...]

4. Κατά την έννοια του παρόντος κανονισμού, ως "υπηρεσίες θαλασσίων μεταφορών μεταξύ κρατών μελών και μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών", εφόσον παρέχονται κανονικά έναντι αμοιβής, νοούνται οι εξής:

α) *ενδοκοινοτικές θαλάσσιες μεταφορές:*

οι θαλάσσιες μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων από οποιοδήποτε λιμάνι κράτους μέλους σε οποιοδήποτε λιμάνι ή εγκαταστάσεις off-shore άλλου κράτους μέλους

β) *μεταφορές προς ή από τρίτες χώρες:*

οι θαλάσσιες μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων, μεταξύ των λιμανιών κράτους μέλους και των λιμανιών ή εγκαταστάσεων off-shore τρίτης χώρας.

[...]

Άρθρο 6

1. Ένα κράτος μέλος του οποίου οι υπήκοοι ή οι ναυτιλιακές εταιρείες, όπως ορίζονται στο άρθρο 1, παράγραφοι 1 και 2, αντιμετωπίζουν ή διατρέχουν κίνδυνο να αντιμετωπίσουν κατάσταση κατά την οποία δεν θα έχουν πραγματική δυνατότητα

να συμμετάσχουν στις μεταφορές προς και από συγκεκριμένη τρίτη χώρα, το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος ενημερώνει το ταχύτερο δυνατόν τα άλλα κράτη μέλη και την Επιτροπή.

[...]

Άρθρο 7

Το Συμβούλιο, ενεργώντας σύμφωνα με τους όρους της Συνθήκης, μπορεί να επεκτείνει τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού σε υπηκόους τρίτης χώρας που παρέχουν υπηρεσίες θαλασσίων μεταφορών και είναι εγκατεστημένοι στην Κοινότητα.

[...]

Άρθρο 9

Εφόσον χρόνο δεν έχουν καταργηθεί οι περιορισμοί της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών, κάθε κράτος μέλος εφαρμόζει τους περιορισμούς αυτούς ανεξαρτήτως ιθαγένειας ή διαμονής, σε όλα τα πρόσωπα που παρέχουν υπηρεσίες κατά την έννοια του άρθρου 1, παράγραφοι 1 και 2.

[...]

Άρθρο 12

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.*»

Η εθνική ρύθμιση

4 Το άρθρο 6 του νόμου 2399/1996 (ΦΕΚ Α' 90), ως είχε κατά την έκδοση των πράξεων που προσβλήθηκαν στο πλαίσιο της διαφοράς της κύριας δίκης (στο εξής: νόμος 2399/1996), προβλέπει τα εξής:

«1. Σε κάθε επιβάτη που επιβιβάζεται σε θαλάσσιο μεταφορικό μέσο και έχει προορισμό το εσωτερικό της χώρας ή το εξωτερικό, επιβάλλεται ειδικό τέλος για τον δημόσιο φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης του λιμένα επιβίβασης, ανταποδοτικό για τον εκσυγχρονισμό και τη βελτίωση των λιμενικών έργων και εγκαταστάσεων, τη χρήση του λιμένα και άλλους συναφείς σκοπούς, σχετικούς με τη βελτίωση της παροχής των λιμενικών υπηρεσιών.

2. Το τέλος συνίσταται σε ποσοστιαία προσαύξηση στην τιμή του εισιτηρίου ή του ναύλου ή σε πάγιο δραχμικό ποσό, ανάλογα με το λιμένα προορισμού του επιβάτη, το είδος του ταξιδιού κατά κατηγορία πλοίων κ.λπ. και καθορίζεται όπως πιο κάτω:

Α. Για επιβάτες των κάθε φύσης Ε/Γ, Ε/Γ-Ο/Γ και Υδροπτερύγων πλοίων γραμμών εσωτερικού, ποσοστό 5 % στην τιμή των εισιτηρίων.

Β. Για επιβάτες Ε/Γ, Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων με ελληνική ή ξένη σημαία γραμμών εξωτερικού:

α) Πάγιο τέλος 5 000 δραχμών για κάθε επιβάτη με προορισμό οποιοδήποτε λιμάνι χώρας του εξωτερικού, με εξαίρεση τις χώρες της Ευρωπαικής Ενωσης, της Κύπρου, της Αλβανίας, της Ρωσίας, της Ουκρανίας, της Μολδαβίας και της Γεωργίας στη Μαύρη Θάλασσα.

[...]

ε) Ποσοστό 30 % από τα έσοδα του πάγιου τέλους, που προβλέπεται στα προηγούμενα εδάφια της παραγράφου αυτής, αποδίδεται από τα οικεία λιμενικά ταμεία στο ΝΑΤ σύμφωνα με τις διαδικασίες που προβλέπονται από τις για το ΝΑΤ ισχύουσες σχετικές διατάξεις.

Γ. Για επιβάτες που συμμετέχουν σε περιηγητικά ταξίδια (κρουαζιέρες) επιβατηγών-τουριστικών πλοίων (κρουαζιερόπλοιων) με ελληνική ή ξένη σημαία:

α) Πάγιο τέλος πενήντα 50 δραχμών για κάθε επιβάτη που συμμετέχει σε ημερήσια-μονοήμερη κρουαζιέρα μεταξύ ελληνικών λιμένων, για κάθε λιμάνι που προσεγγίζει το πλοίο. Εάν η μονοήμερη κρουαζιέρα επεκτείνεται και σε λιμάνι του εξωτερικού καταβάλλεται στον τελευταίο λιμένα, ανάλογα με την περίπτωση, το πάγιο τέλος που προβλέπεται στις παραγράφους Βα Ββ και Βγ της παρούσας.

[...]

4. Το τέλος αναγράφεται στα εισιτήρια και εισπράττεται με ευθύνη αυτών που εκδίδουν αυτά, δηλαδή τα ναυτικά πρακτορεία, τα τουριστικά γραφεία και συναφείς επιχειρήσεις. Το εισπραττόμενο για κάθε ημερολογιακό μήνα ποσό πρέπει να κατατίθεται από τους υπεύθυνους για την είσπραξη μέχρι το τέλος του επόμενου μήνα στον ειδικό λογαριασμό για τον δικαιούχο δημόσιο φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης του λιμένα και με μόνον κωδικό "Εκτέλεση έργων εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού", που τηρείται στην Τράπεζα της Ελλάδος, μαζί με κατάσταση εμφαίνουσα τον αριθμό των εκδοθέντων κατά θέσεις εισιτηρίων και το καταβλητέο χρηματικό ποσό. Η διάθεση των ποσών αυτών γίνεται αποκλειστικά για έργα επιβατικής εξυπηρέτησης.

5. Οι υπεύθυνες για την είσπραξη επιχειρήσεις έχουν αλληλέγγυα και σε ολόκληρο ευθύνη με τους υπόχρεους επιβάτες για την καταβολή του τέλους. [...]

6. Η βεβαίωση οφειλόμενων ποσών του λιμενικού τέλους γίνεται με πράξη του συλλογικού οργάνου του δημοσίου φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης του λιμένα. [...]»

Η διαφορά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

5 Οι εταιρίες ΓΕΧΑ Ναυτιλιακή ΕΠΕ και Total Scope ΝΕ είναι πλοιοκτήτριες των υδροπτέρυγων πλοίων «Fl. Marianna» και «Fl. Zeus», αντιστοίχως, ενώ η συμπλοι-

οκτησία «Νικόλαος Σαρλής, Αναστάσιος Χαραλάμπης, Αντώνιος Χαραλάμπης, Δημήτριος Καττιδενιός, Βασίλης Δημητρακόπουλος» είναι πλοιοκτήτρια του υδροπτέρυγου πλοίου «Ιβίσκος», του οποίου ναυτική πράκτορας είναι η εταιρία με την επωνυμία Αφοί Χαραλάμπη ΟΕ.

6 Τα τρία αυτά πλοία πραγματοποιούν μονοήμερες διαδρομές από τον λιμένα της Ρόδου προς την Τουρκία και αντιστρόφως. Κατά τον Ιούνιο του 1996 διακινήθηκαν με τα πλοία αυτά 4 067 ημερήσιοι επιβάτες και 3 703 διερχόμενοι επιβάτες.

7 Με πράξη της 1ης Αυγούστου 1996, το Λιμενικό Ταμείο Δωδεκανήσου βεβαίωσε την παράλειψη καταβολής λιμενικών τελών, μεταξύ άλλων, εις βάρος του Σ. Γεωργίου, εκπροσώπου των ΓΕΧΑ Ναυτιλιακή ΕΠΕ και Total Scope NE, καθώς και εις βάρος της εταιρίας Αφοί Χαραλάμπη ΟΕ. Η ανωτέρω πράξη βεβαιώσεως εγκρίθηκε στις 5 Αυγούστου 1996 από τον περιφερειακό διευθυντή Δωδεκανήσου.

8 Με ανακοπή που άσκησαν ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου, οι ανακόπτοντες της κύριας δίκης ζητούν την ακύρωση των αποφάσεων που μνημονεύονται στην προηγούμενη σκέψη καθώς και την επιστροφή ορισμένων ποσών που καταβλήθηκαν ως λιμενικά τέλη.

9 Προς στήριξη της ανακοπής τους, οι ανακόπτοντες υποστηρίζουν ότι ήταν παράνομος ο υπολογισμός του ύψους των λιμενικών τελών που αποτελούν αντικείμενο της κύριας δίκης. Φρονούν ότι τα τέλη αυτά έπρεπε να υπολογιστούν σύμφωνα με το άρθρο 6, παράγραφος 2, περίπτωση Α, του νόμου 2399/1996, ήτοι σε ποσοστό 5 % επί της τιμής του εισιτηρίου, και όχι σύμφωνα με το άρθρο 6, παράγραφος 2, περίπτωση Β, στοιχείο α' του ίδιου νόμου, το οποίο προβλέπει την καταβολή ποσού ύψους 5 000 δραχμών ανά επιβάτη, εφόσον τα εν λόγω πλοία ναυλώνονται εξ ολοκλήρου από τουριστικά πρακτορεία για την πραγματοποίηση μονοήμερων εκδρομών από τη Ρόδο προς την Τουρκία και με επιστροφή στη Ρόδο και, επομένως, ο τελικός προορισμός των πλοίων αυτών ήταν η Ρόδος, ήτοι εθνικός λιμένας, και όχι η Τουρκία.

10 Οι ανακόπτοντες της κύριας δίκης υποστηρίζουν επίσης ότι τα υδροπτέρυγα δεν υπόκεινται στο τέλος που προβλέπει το άρθρο 6, παράγραφος 2, περίπτωση Β, στοιχείο α', του νόμου 2399/1996, ελλείψει ειδικής μνείας αυτών, αλλά στο τέλος που προβλέπει το άρθρο 6, παράγραφος 2, περίπτωση Α, του ίδιου νόμου.

11 Οι ανακόπτοντες υποστηρίζουν ότι ο καθορισμός του ύψους των λιμενικών τελών ανάλογα με τον προορισμό του πλοίου συνεπάγεται δυσμενή διάκριση όχι μόνον εις βάρος τους, αλλά και εις βάρος των επιβατών. Η διάκριση αυτή απαγορεύεται βάσει των διεθνών δεσμεύσεων της Ελληνικής Δημοκρατίας. Αντιβαίνει ιδίως στα άρθρα 59 της Συνθήκης ΕΚ (νυν, κατόπιν τροποποιήσεως, άρθρου 49 ΕΚ), 62 της Συνθήκης ΕΚ (καταργήθηκε από τη Συνθήκη του Άμστερνταμ) και 84 της Συνθήκης ΕΚ (νυν, κατόπιν τροποποιήσεως, άρθρο 80 ΕΚ), καθώς και στον κανονισμό 4055/86.

12 Το αιτούν δικαστήριο φρονεί ότι το ύψος των λιμενικών τελών που βεβαιώθηκαν με την πράξη της 1ης Αυγούστου 1996 από το Λιμενικό Ταμείο Δωδεκανήσου υπολογίστηκε νομίμως σύμφωνα με το άρθρο 6, παράγραφος 2, περίπτωση Β, στοιχείο α', του νόμου 2399/1996, διότι στην υπόθεση της κύριας δίκης πρέπει να εφαρμοστεί το άρθρο 6, παράγραφος 2, περίπτωση Γ, στοιχείο α', του ιδίου νόμου στον βαθμό που πρόκειται για μονοήμερες κρουαζιέρες.

13 Το αιτούν δικαστήριο φρονεί ότι ορθώς επίσης επιβλήθηκε στους επιβάτες που μετακινήθηκαν με τα υδροπτέρυγα «Fl. Marianna», «Fl. Zeus» και «Ιβίσκος» το τέλος που προβλέπει το άρθρο 6, παράγραφος 2, περίπτωση Β, στοιχείο α', του νόμου 2399/1996.

14 Το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει περαιτέρω ότι τα λιμενικά τέλη που αποτελούν αντικείμενο της κύριας δίκης εισπράττονται για τη χρήση των λιμένων και τον

εκσυγχρονισμό και τη βελτίωση των λιμενικών εγκαταστάσεων. Τα τέλη αυτά επιβάλλονται έναντι μιας ειδικής υπηρεσίας που παρέχεται στα πλοία που προσεγγίζουν τους λιμένες και στους επιβάτες αυτών, επ' ευκαιρία της χρησιμοποιήσεως των εγκαταστάσεων αυτών, και εισπράττονται υπέρ του δημόσιου φορέα που είναι επιφορτισμένος με τη διοίκηση και την εκμετάλλευση του λιμένα.

15 Το αιτούν δικαστήριο υπενθυμίζει ότι ο κανονισμός 4055/86 συνιστά εφαρμογή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ κρατών μελών και μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών από 1ης Ιανουαρίου 1987.

16 Το Διοικητικό Πρωτοδικείο Ρόδου, φρονώντας ότι από την εφαρμογή του κανονισμού αυτού στην υπόθεση της κύριας δίκης ανέκυπταν ορισμένες δυσκολίες, υπέβαλε στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Αν το άρθρο 1 του με αριθ. 4055/1986 κανονισμού του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχει την έννοια ότι απαγορεύεται να επιβάλλονται από την εθνική νομοθεσία ενός κράτους μέλους περιορισμοί κατά την παροχή υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών γενικώς, έστω και αν οι περιορισμοί αυτοί επιβάλλονται αδιακρίτως σε όλα τα πλοία, είτε χρησιμοποιούνται από ημεδαπούς παρέχοντες υπηρεσίες, είτε από υπηκόους άλλων κρατών μελών και σε όλους τους επιβάτες αδιακρίτως υπηκοότητας ή έχει την έννοια ότι απαγορεύεται να εισάγονται περιορισμοί από την εθνική νομοθεσία ενός κράτους μέλους, μόνο κατά την παροχή υπηρεσιών μεταξύ ενός άλλου κράτους μέλους με τρίτη χώρα, επιφυλάσσοντας με τον τρόπο αυτό ευνοϊκότερη μεταχείριση στους εθνικούς μεταφορείς που εκτελούν θαλάσσιες μεταφορές προς τρίτες χώρες σε σχέση με τους μεταφορείς υπηκόους άλλων κρατών μελών;

2) Δύναται ένα κράτος μέλος να επιβάλλει διαφορετικά (υψηλότερα) λιμενικά τέλη για τους επιβάτες των πλοίων που προσεγγίζουν ή έχουν τελικό προορισμό λιμάνι τρίτης (εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης) χώρας από τα τέλη που επιβάλλονται στους επιβάτες με προορισμό λιμάνια του εσωτερικού ή των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, έστω και αν τα τέλη αυτά και στις δύο παραπάνω περιπτώσεις επιβάλλονται σε όλους τους επιβάτες ανεξαρτήτως υπηκοότητας αυτών ή εθνικότητας των πλοίων ή μήπως μια τέτοια ρύθμιση συνιστά περιορισμό στην ελεύθερη μεταφορά επιβατών προς τρίτες χώρες για τον λόγο ότι το υψηλότερο τέλος ενδεχομένως να έχει επιρροή στην επιλογή των δρομολογίων και συνεπώς η ρύθμιση αυτή είναι ασυμβίβαστη με τη διάταξη του άρθρου 1 του υπ' αριθ. 4055/1986 κανονισμού;

και

3) Σε περίπτωση αποφατικής απάντησης, είναι δυνατόν τα λιμενικά τέλη που επιβάλλονται στους επιβάτες με προορισμό λιμένες τρίτων χωρών να είναι έτι περαιτέρω διαφοροποιημένα, ανάλογα με την τρίτη χώρα, με κριτήριο την απόσταση των λιμένων ή τη γεωγραφική θέση, ή παρόμοια εθνική νομοθετική ρύθμιση αντιβαίνει επίσης στον προαναφερόμενο Κανονισμό διότι συνιστά δυσμενή διάκριση ως προς τις θαλάσσιες μεταφορές προς συγκεκριμένη τρίτη χώρα (ή τρίτες χώρες) και επομένως περιορισμό στις θαλάσσιες μεταφορές που εκτελούνται προς αυτήν (αυτές);»

Επί του πρώτου ερωτήματος

17 Με το πρώτο ερώτημά του, το αιτούν δικαστήριο ερωτά κατ' ουσίαν αν το άρθρο 1 του κανονισμού 4055/86 απαγορεύει να επιβάλλονται από την εθνική νομοθεσία κράτους μέλους περιορισμοί στην παροχή υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών ή αν η διάταξη αυτή απαγο-

ρεύει μόνον τους περιορισμούς που συνεπάγονται δυσμενείς διακρίσεις μεταξύ των εθνικών μεταφορέων και των μεταφορέων που έχουν την ιθαγένεια άλλων κρατών μελών που εκτελούν θαλάσσιες μεταφορές προς τρίτες χώρες.

18 Το Λιμενικό Ταμείο Δωδεκανήσου υποστηρίζει ότι τα λιμενικά τέλη που αποτελούν αντικείμενο της κύριας δίκης βαρύνουν όχι τις πλοιοκτήτριες εταιρίες, αλλά τους μεταφερόμενους επιβάτες και ότι, κατά συνέπεια, τα τέλη αυτά δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 4055/86. Το Λιμενικό Ταμείο Δωδεκανήσου υποστηρίζει ότι σκοπός των τελών αυτών είναι η κάλυψη των δαπανών κατασκευής και συντηρήσεως λιμενικών εγκαταστάσεων καθώς και η παροχή εν γένει λιμενικών υπηρεσιών. Κατά συνέπεια, τα τέλη αυτά έχουν ανταποδοτικό χαρακτήρα και είναι σύμφωνα με το άρθρο 81 της Συνθήκης ΕΚ (νυν άρθρο 77 ΕΚ), του οποίου η ισχύς δεν αίρεται από κανόνα παράγωγου κοινοτικού δικαίου όπως είναι το άρθρο 1 του κανονισμού 4055/86.

19 Εντούτοις, όπως επισημαίνει η Επιτροπή, η αύξηση των λιμενικών τελών επηρεάζει άμεσα και κατά τρόπο αυτόματο την τιμή του εισιτηρίου και, ως εκ τούτου, η διαφοροποίηση των τελών που καταβάλλουν οι επιβάτες αντανακλάται αυτομάτως στο κόστος του ταξιδίου. Το Δικαστήριο είχε την ευκαιρία να κρίνει ότι η επιβολή διαφορετικών λιμενικών τελών ανάλογα με το αν πρόκειται για εσωτερικό ή ενδοκοινοτικό δρομολόγιο συνιστά παραβίαση της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών την οποία απαγορεύει ο κανονισμός 4055/86 (βλ. αποφάσεις της 5ης Οκτωβρίου 1994, C-381/93, Επιτροπή κατά Γαλλίας, Συλλογή 1994, σ. I-5145, σκέψη 21, και, όσον αφορά τα αερολιμενικά τέλη, της 26ης Ιουνίου 2001, C-70/99, Επιτροπή κατά Πορτογαλίας, Συλλογή 2001, σ. I-4845).

20 Ο κανονισμός 4055/86, δυνάμει του οποίου εφαρμόζονται στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ κρατών μελών όλοι οι κανόνες της Συνθήκης που διέπουν την ελεύθερη παροχή των υπηρεσιών (βλ. προπαρατεθείσα απόφαση Επιτροπή κατά Γαλλίας, σκέψη 13), απαγορεύει την εφαρμογή οποιασδήποτε εθνικής ρυθμίσεως η οποία καθιστά την παροχή υπηρεσιών μεταξύ κρατών μελών δυσχερέστερη από την παροχή υπηρεσιών αποκλειστικά εντός ενός κράτους μέλους, εκτός και αν η

εν λόγω ρύθμιση δικαιολογείται από επιτακτικούς λόγους γενικού συμφέροντος και τα μέτρα που θεσπίζει είναι αναγκαία και σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας (βλ. προπαρατεθείσα απόφαση Επιτροπή κατά Πορτογαλίας, σκέψη 28).

21 Δεδομένου ότι το άρθρο 1, παράγραφος 1, του κανονισμού 4055/86 επεξέτεινε την αρχή της ελεύθερης παροχής των υπηρεσιών στις ενδοκοινοτικές μεταφορές μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών, πρέπει να εφαρμοστούν στις μεταφορές αυτές οι κανόνες που ισχύουν για τις ενδοκοινοτικές μεταφορές.

22 Κατά συνέπεια, η παροχή υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς μεταξύ του λιμένα της Ρόδου και ενός τουρκικού λιμένα δεν είναι δυνατόν, άνευ αντικειμενικής δικαιολογίας (βλ. προπαρατεθείσα απόφαση Επιτροπή κατά Γαλλίας, σκέψη 16), να διέπεται από αυστηρότερους όρους από αυτούς που ισχύουν για την παροχή παρεμφερών υπηρεσιών μεταξύ του λιμένα της Ρόδου και των λιμένων της Ελληνικής Δημοκρατίας ή άλλων κρατών μελών.

23 Το άρθρο 81 της Συνθήκης, το οποίο επικαλείται το Λιμενικό Ταμείο Δωδεκανήσου, ουδόλως εμποδίζει την εφαρμογή του κανονισμού 4055/86. Η διάταξη αυτή επιτρέπει την είσπραξη φορολογικών επιβαρύνσεων ή τελών από τον μεταφορέα κατά τη διέλευση των συνόρων εφόσον λαμβάνονται υπόψη «τα πραγματικά έξοδα που συνεπάγεται η διέλευση αυτή». Το Λιμενικό Ταμείο δεν απέδειξε ότι τα έξοδα αυτά διαφοροποιούνται ανάλογα με τον προορισμό κατά την ίδια αναλογία που διαφοροποιούνται τα λιμενικά τέλη που αποτελούν αντικείμενο της κύριας δίκης.

24 Κατά συνέπεια, στο πρώτο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 1 του κανονισμού 4055/86 απαγορεύει την επιβολή, εντός κράτους μέλους, λιμενικών τελών για τις εσωτερικές ή ενδοκοινοτικές μεταφορές τα οποία διαφέρουν από τα λιμενικά τέλη που επιβάλλονται στις μεταφορές μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών, εφόσον το διαφορετικό αυτό ύψος των τελών δεν δικαιολογείται αντικειμενικώς.

Επί του δευτέρου ερωτήματος

25 Με το δεύτερο ερώτημά του, το αιτούν δικαστήριο ερωτά κατ' ουσίαν αν, υπό το πρίσμα του άρθρου 1 του κανονισμού 4055/86, ένα κράτος μέλος δύναται να επιβάλλει στους επιβάτες των πλοίων που προσεγγίζουν ή έχουν τελικό προορισμό λιμένα τρίτης χώρας διαφορετικά λιμενικά τέλη από αυτά που επιβάλλονται στους επιβάτες πλοίων με προορισμό λιμένα του εσωτερικού ή άλλων κρατών μελών, εφόσον τα τέλη αυτά επιβάλλονται ανεξαρτήτως της ιθαγένειας των επιβατών ή της σημαίας των πλοίων.

26 Στο ερώτημα αυτό πρέπει να δοθεί η απάντηση, λαμβανομένων υπόψη των εκτιμήσεων που παρατίθενται στις σκέψεις 19 έως 24 της παρούσας αποφάσεως, ότι η επιβολή στους επιβάτες πλοίων που προσεγγίζουν ή έχουν τελικό προορισμό λιμένα τρίτης χώρας λιμενικών τελών διαφορετικών από τα τέλη που επιβάλλονται στους επιβάτες πλοίων με προορισμό λιμένα του εσωτερικού ή των κρατών μελών, χωρίς αυτό το διαφορετικό ύψος των τελών να αποτελεί συνάρτηση του κόστους των λιμενικών υπηρεσιών που παρέχονται σ' αυτές τις κατηγορίες των επιβατών, συνιστά περιορισμό της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών, ο οποίος αντιβαίνει στο άρθρο 1 του κανονισμού 4055/86.

Επί του τρίτου ερωτήματος

27 Με το τρίτο ερώτημά του, το αιτούν δικαστήριο ερωτά κατ' ουσίαν αν το άρθρο 1 του κανονισμού 4055/86 επιτρέπει να επιβάλλονται για δρομολόγια με προορισμό λιμένες τρίτων χωρών λιμενικά τέλη που διαφοροποιούνται με κριτήριο την απόσταση των λιμένων αυτών ή τη γεωγραφική θέση τους.

28 Το αποκλειστικό κριτήριο της αποστάσεως ή της γεωγραφικής θέσεως του λιμένα προορισμού δεν μπορεί να δικαιολογήσει την επιβολή διαφοροποιημένων λιμενικών τελών. Μόνον η ύπαρξη αντικειμενικών διαφορών στις υπηρεσίες που παρέχονται στους επιβάτες από τους μεταφορείς δικαιολογεί μια τέτοιου είδους διαφοροποίηση (βλ., στο πνεύμα αυτό, προπαρατεθείσες αποφάσεις Επιτροπή κατά Γαλλίας, σκέψη 16, και Επιτροπή κατά Πορτογαλίας, σκέψη 36).

29 Κατά συνέπεια, στο τρίτο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 1 του κανονισμού 4055/86 δεν επιτρέπει να επιβάλλονται για τα δρομολόγια με προορισμό λιμένες τρίτων χωρών λιμενικά τέλη τα οποία διαφοροποιούνται με κριτήριο την απόσταση των λιμένων αυτών ή τη γεωγραφική θέση τους, εφόσον η διαφοροποίηση μεταξύ των τελών αυτών δεν δικαιολογείται αντικειμενικώς από τη διαφορετική μεταχείριση της οποίας τυγχάνουν οι επιβάτες λόγω του προορισμού τους ή του λιμένα αναχωρήσεώς τους.

Επί των δικαστικών εξόδων

30 Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκε η Επιτροπή, που κατέθεσε παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, δεν αποδίδονται. Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει, ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης, τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων.

Για τους λόγους αυτούς,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (έκτο τμήμα),

κρίνοντας επί των ερωτημάτων που του υπέβαλε με διάταξη της 10ης Ιουλίου 2000 το Διοικητικό Πρωτοδικείο Ρόδου, αποφαίνεται:

1) **Το άρθρο 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) 4055/86 του Συμβουλίου, της 22ας Δεκεμβρίου 1986, για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ κρατών μελών και μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών, απαγορεύει την επιβολή, εντός κράτους μέλους, λιμενικών τελών για τις εσωτερικές ή ενδοκοινοτικές μεταφορές τα οποία διαφέρουν από τα λιμενικά τέλη που επιβάλλονται στις μεταφορές μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών, εφόσον το διαφορετικό αυτό ύψος των τελών δεν δικαιολογείται αντικειμενικώς.**

2) **Η επιβολή στους επιβάτες πλοίων που προσεγγίζουν ή έχουν τελικό προορισμό λιμένα τρίτης χώρας λιμενικών τελών διαφορετικών από τα τέλη που επιβάλλονται στους επιβάτες πλοίων με προορισμό λιμένα του εσωτερικού ή των κρατών μελών, χωρίς αυτό το διαφορετικό ύψος των τελών να αποτελεί συνάρτηση του κόστους των λιμενικών υπηρεσιών που παρέχονται σ' αυτές τις κατηγορίες των επιβατών, συνιστά περιορισμό της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών, ο οποίος αντιβαίνει στο άρθρο 1 του κανονισμού 4055/86.**

3) Το άρθρο 1 του κανονισμού 4055/86 δεν επιτρέπει να επιβάλλονται για τα δρομολόγια με προορισμό λιμένες τρίτων χωρών λιμενικά τέλη τα οποία διαφοροποιούνται με κριτήριο την απόσταση των λιμένων αυτών ή τη γεωγραφική θέση τους, εφόσον η διαφοροποίηση μεταξύ των τελών αυτών δεν δικαιολογείται αντικειμενικώς από τη διαφορετική μεταχείριση της οποίας τυγχάνουν οι επιβάτες λόγω του προορισμού τους ή του λιμένα αναχωρήσεώς τους.

Puissochet Gulmann Macken

Colneric Cunha Rodrigues

Δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο στις 14 Νοεμβρίου 2002.

Ο Γραμματέας

R. Grass

Ο Πρόεδρος του έκτου τμήματος

J.-P. Puissochet