DOMSTOLENS DOM (sjätte avdelningen)

den 14 november 2002 *

I mål C-435/00,

angående en begäran enligt artikel 234 EG, från Dioikitiko Protodikeio Rodou (Grekland), att domstolen skall meddela ett förhandsavgörande i det vid den nationella domstolen anhängiga målet mellan,

Geha Naftiliaki EPE,

Total Scope NE,

Stavros Georgios,

Afoi Charalambis OE,

Anastasios Charalambis,

Nicolaos Sarlis,

Dimitrios Kattidenios,

Antonios Charalambis,

Vassileios Dimitracopoulos

och

NPDD Limeniko Tameio DOD/SOU,

Elliniko Dimosio,

* Rättegångsspråk: grekiska.

angående tolkningen av artikel 1 i rådets förordning (EEG) nr 4055/86 av den 22 december 1986 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet mellan medlemsstater samt mellan medlemsstater och tredje land (EGT L 378, s. 1; svensk specialutgåva, område 7, volym 3, s. 145),

meddelar

DOMSTOLEN (sjätte avdelningen)

sammansatt av avdelningsordföranden J.-P. Puissochet (referent) samt domarna C. Gulmann, F. Macken, N. Colneric och J.N. Cunha Rodrigues,

generaladvokat: S. Alber,
justitiesekreterare: R. Grass,

med beaktande av de skriftliga yttranden som har inkommit från:

— Geha Naftiliaki EPE, Total Scope NE, Stavros Georgios, Afoi Charalambis OE, Anastasios Charalambis och Nicolaos Sarlis, genom E. Bakaloumas, dikigoros,

— NPDD Limeniko Tameio DOD/SOU, genom I. Stamoulis, dikigoros,

— Europeiska gemenskapernas kommission, genom M. Patakia och B. Mongin, båda i egenskap av ombud,

med hänsyn till referentens rapport,

och efter att den 9 juli 2002 ha hört generaladvokatens förslag till avgörande,

följande

Dom

1 Dioikitiko Protodikeio Rodou (förvaltningsdomstol i första instans på Rhodos) har, genom beslut av den 10 juli 2000 som inkom till domstolens kansli den 27 november samma år, i enlighet med artikel 234 EG ställt tre frågor om tolkningen av artikel 1 i rådets förordning (EEG) nr 4055/86 av den 22 december 1986 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet mellan medlemsstater samt mellan medlemsstater och tredje land (EGT L 378, s. 1; svensk specialutgåva, område 7, volym 3, s. 145).

2 Frågorna har uppkommit i en tvist mellan, å ena sidan, Geha Naftiliaki EPE, Total Scope NE, Stavros Georgios, Afoi Charalambis OE, Anastasios Charalambis, Nicolaos Sarlis, Dimitrios Kattidenios, Antonios Charalambis och Vassileios Dimitracopoulos och, å andra sidan, NPDD Limeniko Tameio DOD/SOU (nedan kallad Dodekanesernas hamnkassa) och Elliniko Dimosio (grekiska staten). Frågorna rör de bestämmelser i den grekiska lagstiftningen i vilka föreskrivs att högre hamnavgifter skall tas ut för passagerare som reser till hamnar i tredje land.

Tillämpliga bestämmelser

De gemenskapsrättsliga bestämmelserna

3 I förordning nr 4055/86 föreskrivs följande:

"*Artikel 1*

1. Frihet att utföra sjötransporter mellan medlemsstater och mellan medlemsstater och tredje land skall gälla för medborgare i medlemsstater med hemvist i en annan medlemsstat än den person för vilken sjötransporten utförs.

2. Föreskrifterna i förordningen skall också gälla medborgare i medlemsstaterna som är etablerade utanför gemenskapen, samt rederier som är etablerade utanför gemenskapen och kontrollerade av medborgare i en medlemsstat, om deras fartyg är registrerade i denna medlemsstat enligt dess lagstiftning.

...

4. I denna förordning används följande beteckningar för att avse 'sjötransporter mellan medlemsstater och mellan medlemsstater och tredje land' när de normalt utförs mot vederlag:

a) *sjötransporter inom gemenskapen:*

transport av passagerare eller gods till sjöss mellan en hamn i en medlemsstat och en hamn eller offshore-anläggning i någon annan medlemsstat.

b) *tredjelandstrafik:*

transport av passagerare eller gods till sjöss mellan hamnar i en medlemsstat och hamnar eller offshore-anläggningar i ett tredje land.

...

Artikel 6

1. Om medborgare eller rederier i en medlemsstat, enligt definitionen i artikel 1.1 och 1.2 befinner sig i eller hotas av en situation där de inte har någon faktisk möjlighet att bedriva transport till eller från ett visst tredje land, skall den berörda

medlemsstaten snarast möjligt informera övriga medlemsstater samt kommissionen.

...

Artikel 7

I enlighet med de villkor som anges i fördraget kan rådet utsträcka denna förordnings bestämmelser till att avse medborgare i ett tredje land som utför sjötransporter och är etablerade inom gemenskapen.

...

Artikel 9

Så länge som inskränkningarna i friheten att tillhandahålla tjänster inte har upphävts skall varje medlemsstat tillämpa dessa inskränkningar gentemot alla personer som erbjuder sådana tjänster som avses i artikel 1.1 och 1.2, utan åtskillnad på grundval av nationalitet eller hemvist.

...

Artikel 12

Denna förordning träder i kraft dagen efter det att den offentliggjorts i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*."

Den nationella lagstiftningen

4 I artikel 6 i lag nr 2399/1996 (FEK 90 A'), i dess lydelse vid tidpunkten för de beslut som är tvistiga i målet vid den nationella domstolen (nedan kallad lag nr 2399/1996), föreskrivs följande:

"1. Varje passagerare som går ombord på ett sjötransportmedel med destination i Grekland eller i utlandet skall erlägga en särskild avgift till den offentliga myndighet som är ansvarig för förvaltning och drift av den hamn där ombordstigning sker. Dessa medel skall användas för att finansiera modernisering och förbättring av hamnarbeten och -anläggningar, bruk av hamnen och andra därmed sammanhängande syften som avser att förbättra servicen för resenärerna.

2. Avgiften skall tas ut som en procentandel av biljettpriset eller som ett fast belopp i drakmer, beroende på passagerarens destinationshamn, resans art, fartygskategori och så vidare, och skall fastställas på följande sätt:

A. För passagerare på alla slags passagerarfartyg, bilfärjor och bärplansbåtar på inhemska linjer skall avgiften vara 5 procent av biljettens pris.

B. För passagerare på passagerarfartyg, bilfärjor och bärplansbåtar under grekisk eller utländsk flagg på internationella linjer skall avgiften fastställas på följande sätt:

a) Ett fast belopp på 5 000 GRD för varje passagerare vars destination är vilken hamn som helst i utlandet, med undantag för Europeiska unionens medlemsstater, Cypern, Albanien, Ryssland, Ukraina, Moldova och Georgien, vad beträffar Svarta havet.

...

e) De berörda hamnkassorna skall betala 30 procent av intäkterna från den fasta avgift som avses i föregående stycke till Sjömännens pensionskassa i enlighet med det förfarande som föreskrivs i de tillämpliga bestämmelserna om kassan.

C. För passagerare som deltar i rundresor (kryssningar) med kryssningsfartyg under grekisk eller utländsk flagg gäller följande:

a) För varje passagerare som deltar i en endagskryssning mellan grekiska hamnar skall en fast avgift på 50 GRD tas ut för varje hamn som fartyget anlöper. Om endagskryssningen även omfattar en utländsk hamn skall den fasta avgift som föreskrivs i avsnitt B.a, B.b och B.c, beroende på omständigheterna, betalas till denna hamn.

...

...

4. Avgiften skall anges på biljetterna och skall tas ut direkt av de personer som utställer biljetterna, det vill säga skeppsklarerare, resebyråer och liknande företag. De personer som är ansvariga för uppbörd av avgiften skall överföra det belopp som uppburits under varje kalendermånad inom de första tio dagarna följande månad till det särskilda konto som inrättats i den grekiska centralbanken för den berättigade offentliga myndighet som förvaltar och driver hamnen. Som enda referens skall anges 'genomförande av arbeten som gagnar resenärerna'. I samband härmed skall en sammanställning inges, som visar hur många biljetter som utställts i varje klass och vilket belopp som skall överföras. Dessa medel får endast användas för arbeten som gagnar resenärerna.

5. De företag som har att uppbära avgiften är fullt ut solidariskt ansvariga med passagerarna för avgiftens betalning...

6. De belopp som skall betalas i hamnavgift fastställs genom beslut av det kollektiva organ som lyder under den offentliga myndighet som förvaltar och driver hamnen..."

Tvisten vid den nationella domstolen och tolkningsfrågorna

5 Sjötransportbolagen GEHA Naftiliaki EPE och Total Scope NE äger bärplansbåtarna "Fl. Marianna" respektive "Fl. Zeus". Nicolaos Sarlis, Anastasios

Charalambis, Antonios Charalambis, Dimitrios Kattidenios och Vasileios Dimitrakopoulos äger gemensamt bärplansbåten "Iviscos". Bolaget Afoi Charalambis OE är skeppsklarerare för sistnämnda fartyg.

6 Med de tre fartygen genomförs endagsresor från Rhodos hamn till Turkiet och tillbaka. Under juni 1996 transporterades 4 067 dagspassagerare och 3 703 transitpassagerare.

7 Genom beslut av den 1 augusti 1996 slog Dodekanesernas hamnkassa fast att vissa hamnavgifter inte hade betalats. Betalningsskyldiga för dessa avgifter var bland annat Stavros Georgios, som företräder Geha Naftiliaki EPE och Total Scope NE, och Afoi Charalambis OE. Detta fastställelsebeslut bekräftades den 5 augusti 1996 av regiondirektören i Dodekaneserna.

8 Sökandena väckte talan vid den nationella domstolen och yrkade att de i föregående punkt omnämnda besluten skulle ogiltigförklaras. Vidare yrkade de att ett visst belopp, som erlagts såsom hamnavgifter, skulle återbetalas.

9 Till stöd för sin talan anförde sökandena att hamnavgifterna som är föremål för prövning i målet vid den nationella domstolen hade beräknats på ett felaktigt sätt. De anser att hamnavgifterna borde ha påförts på grundval av artikel 6.2 A i lag nr 2399/1996 (det vill säga med 5 procent av biljettpriset) och inte på grundval av artikel 6.2 B a i denna lag (det vill säga med 5 000 GRD för varje passagerare), eftersom fartygen chartrades i sin helhet av reseföretag för genomförande av dagsturer från Rhodos till Turkiet och tillbaka och eftersom dessa fartygs slutdestination var Rhodos, det vill säga en inhemsk hamn, och inte Turkiet.

10 Sökandena i målet vid den nationella domstolen har även gjort gällande att avgift för bärplansbåtar inte skall erläggas enligt artikel 6.2 B a i lag nr 2399/1996, eftersom dessa båtar inte omnämns särskilt däri, utan enligt artikel 6.2 A i nämnda lag.

11 Sökandena har vidare gjort gällande att beräkningen av hamnavgifterna utifrån fartygets destinationsort utgör en diskriminering inte bara till sökandenas nackdel, utan även till resenärernas nackdel. En dylik diskriminering är förbjuden i enlighet med Republiken Greklands internationella åtaganden. Diskrimineringen är även oförenlig med artikel 59 i EG-fördraget (nu artikel 49 EG i ändrad lydelse), artikel 62 i EG-fördraget (upphävd genom Amsterdamfördraget) och artikel 84 i EG-fördraget (nu artikel 80 EG i ändrad lydelse), samt med förordning nr 4055/86.

12 Den nationella domstolen anser att de hamnavgifter som fastställdes i Dodekanesernas hamnkassas beslut av den 1 augusti 1996 beräknades på ett lagenligt sätt i enlighet med artikel 6.2 B a i lag nr 2399/1996. I målet vid den nationella domstolen är nämligen artikel 6.2 C a i denna lag tillämplig, eftersom det är fråga om dagskryssningar.

13 Den nationella domstolen anser att det även var riktigt att avgiften i artikel 6.2 B a i lag nr 2399/1996 tillämpades beträffande resenärer som transporterades med bärplansbåtarna "Fl. Marianna", "Fl. Zeus" och "Iviscos".

14 Den nationella domstolen anser vidare att de aktuella hamnavgifterna tas ut för att finansiera nyttjandet av hamnarna och för att modernisera och förbättra

hamnanläggningarna. Hamnavgifterna tas ut som motprestation för en särskild tjänst som tillhandahålls de fartyg som anlägger hamnarna och deras passagerare vid nyttjandet av anläggningarna. Avgifterna erläggs till den offentliga myndighet som förvaltar och driver hamnen.

15 Den nationella domstolen erinrar om att förordning nr 4055/86 från och med den 1 januari 1987 reglerar tillämpningen av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet mellan medlemsstater samt mellan medlemsstater och tredje land.

16 Då Dioikitiko Protodikeio Rodou fann det problematiskt att tillämpa förordningen på målet vid den nationella domstolen, beslutade den att ställa följande tolkningsfrågor till domstolen:

"1. Skall bestämmelserna i artikel 1 i rådets förordning (EEG) nr 4055/86 tolkas så, att de utgör hinder mot att det i en medlemsstats lagstiftning föreskrivs inskränkningar i friheten att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet mellan medlemsstater och tredje land, även om inskränkningarna gäller utan åtskillnad för alla fartyg — oavsett om de används av nationella tjänsteföretag eller av medborgare från andra medlemsstater — och för alla passagerare oavsett nationalitet, eller skall bestämmelserna tolkas så, att de utgör hinder mot att det i en medlemsstats lagstiftning föreskrivs inskränkningar som endast gäller för tillhandahållande av tjänster mellan en annan medlemsstat och ett tredje land, så att nationella transportföretag som utför sjötransporter till tredje land ges en mer förmånlig behandling än den som ges transportföretag från andra medlemsstater som utför sådana transporter?

2. Kan en medlemsstat påföra passagerare på fartyg som anlöper en hamn i ett tredje land (utanför Europeiska unionen) eller som har en sådan hamn som slutlig destination andra (högre) avgifter än dem som påförs passagerare på fartyg vars destination är inhemska hamnar eller hamnar i någon av Europeiska unionens medlemsstater, även om dessa avgifter i bägge fallen påförs alla passagerare oberoende av nationalitet och oberoende av vilken flagg fartygen för, eller utgör en sådan bestämmelse en inskränkning i friheten att transportera passagerare till tredje land på grund av att den högre avgiften eventuellt kan inverka på valet av rutter och därmed är oförenlig med artikel 1 i förordning nr 4055/86?

3. Om denna fråga besvaras nekande, kan de hamnavgifter som påförs passagerare vars destination är hamnar i tredje land differentieras ytterligare, beroende på vilket tredje land det rör sig om, med utgångspunkt från avståndet till hamnarna eller deras geografiska läge, eller strider en sådan nationell bestämmelse också mot den ovannämnda förordningen på grund av att den innebär en diskriminering av sjötransporter till ett bestämt tredje land (eller bestämda tredje länder) och därmed utgör en inskränkning i friheten att tillhandahålla sjötransporttjänster till detta land (eller dessa länder)?"

Den första frågan

17 Den hänskjutande domstolen har ställt den första frågan för att få klarhet i huruvida artikel 1 i förordning nr 4055/86 utgör hinder mot varje inskränkning i friheten att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet mellan medlemsstater och tredje land som föreskrivs i en medlemsstats lagstiftning, eller om det enligt

bestämmelsen endast är förbjudet att föreskriva inskränkningar som medför en diskriminering mellan nationella transportföretag och transportföretag från andra medlemsstater som utför sjötransporter till tredje land.

18 Dodekanesernas hamnkassa har anfört att de i målet vid den nationella domstolen aktuella hamnavgifterna inte skall betalas av sjötransportföretagen, utan av företagens resenärer. Hamnavgifterna omfattas således inte av tillämpningsområdet för förordning nr 4055/86. Hamnkassan har hävdat att hamnavgifterna tas ut för att täcka kostnaderna för uppförande och underhåll av hamnanläggningar samt för allmänna hamntjänster. Hamnavgifterna utgör således sådana avgifter som är förenliga med artikel 81 i EG-fördraget (nu artikel 77 EG). Dylika avgifter kan inte anses vara ogiltiga på grund av en bestämmelse i gemenskapens sekundärrätt, såsom artikel 1 i förordning nr 4055/86.

19 I likhet med vad kommissionen har anfört finner emellertid domstolen att höjningen av hamnavgifterna på ett direkt och mekaniskt sätt påverkar resans pris. Detta innebär i sin tur att differentieringen av hamnavgifterna som skall betalas av passagerarna automatiskt får återverkningar på resekostnaderna. Domstolen har redan slagit fast att det strider mot principen om frihet att tillhandahålla tjänster att tillämpa olika hamnavgifter beroende på om det rör sig om en inrikes resa eller en resa inom gemenskapen och att detta är förbjudet enligt förordning nr 4055/86 (se dom av den 5 oktober 1994 i mål C-381/93, kommissionen mot Frankrike, REG 1994, s. I-5145, punkt 21; svensk specialutgåva, volym 16, s. I-223, och, beträffande flygplatsavgifter, dom av den 26 juni 2001 i mål C-70/99, kommissionen mot Portugal, REG 2001, s. I-4845).

20 Genom förordning nr 4055/86 blir samtliga regler i fördraget om friheten att tillhandahålla tjänster tillämpliga på sektorn sjötransporter mellan medlemsstater (se domen i det ovannämnda målet kommissionen mot Frankrike, punkt 13). Denna förordning utgör därför hinder för tillämpning av all nationell lagstiftning som gör det svårare att tillhandahålla tjänster mellan medlemsstater än inom en

medlemsstat, om inte lagstiftningen framstår som motiverad av tvingande hänsyn till allmänintresset och under förutsättning att de åtgärder som föreskrivs är nödvändiga och proportionerliga (se domen i det ovannämnda målet kommissionen mot Portugal, punkt 28).

21 Genom artikel 1.1 i förordning nr 4055/86 har principen om frihet att tillhandahålla tjänster avseende förbindelser inom gemenskapen utsträckts till att omfatta även förbindelser mellan en medlemsstat och ett tredje land. De regler som fastställts för de förstnämnda förbindelserna skall således även tillämpas på sistnämnda förbindelser.

22 Sjötransporttjänster som tillhandahålls mellan Rhodos hamn och turkiska hamnar skall således inte omfattas av strängare villkor än vad som gäller liknande tjänster som tillhandahålls mellan Rhodos hamn och Republiken Greklands eller övriga medlemsstaters hamnar, om dylika strängare villkor inte är berättigade av objektiva hänsyn (se domen i det ovannämnda målet kommissionen mot Frankrike, punkt 16).

23 Dodekanesernas hamnkassa har åberopat artikel 81 i fördraget. Domstolen finner emellertid att denna bestämmelse inte utgör något hinder mot att tillämpa förordning nr 4055/86. Enligt artikel 81 i fördraget är det tillåtet att transportföretaget vid gränspassage tar ut pålagor eller avgifter "sedan de kostnader som gränspassagen faktiskt föranlett beaktats". Hamnkassan har emellertid inte visat att dessa kostnader varierar beroende på destinationsort i samma proportion som de hamnavgifter som är föremål för prövning i målet vid den nationella domstolen.

24 Den första frågan skall således besvaras på följande sätt. Artikel 1 i förordning nr 4055/86 utgör hinder mot att det i en medlemsstat tillämpas olika hamnavgifter för inrikes förbindelser eller förbindelser inom gemenskapen och för förbindelser mellan en medlemsstat och ett tredje land, om denna skillnad inte är sakligt motiverad.

Den andra frågan

25 Den hänskjutande domstolen har ställt den andra frågan för att få klarhet i huruvida en medlemsstat, med beaktande av artikel 1 i förordning nr 4055/86, får påföra passagerare på fartyg som anlöper en hamn i ett tredje land eller som har en sådan hamn som slutlig destination andra hamnavgifter än dem som påförs passagerare på fartyg vars destination är inhemska hamnar eller hamnar i någon annan av medlemsstaterna, om dessa avgifter tillämpas oberoende av passagerarnas nationalitet och oberoende av vilken flagg fartygen för.

26 Mot bakgrund av vad som slagits fast i punkterna 19—24 i denna dom, finner domstolen att den andra frågan skall besvaras på följande sätt. Att påföra passagerare på fartyg som anlöper en hamn i ett tredje land eller som har en sådan hamn som slutlig destination andra hamnavgifter än dem som påförs passagerare på fartyg vars destination är inhemska hamnar eller hamnar i någon annan av medlemsstaterna, utan att det föreligger något samband mellan denna skillnad och kostnaderna för de hamntjänster som dessa passagerarkategorier kommer i åtnjutande av, utgör en inskränkning i friheten att tillhandahålla tjänster som strider mot artikel 1 i förordning nr 4055/86.

Den tredje frågan

27 Den hänskjutande domstolen har ställt den tredje frågan för att få klarhet i huruvida det enligt artikel 1 i förordning nr 4055/86 är tillåtet att beträffande resor till hamnar i tredje land påföra hamnavgifter som differentieras beroende på avståndet till hamnarna eller deras geografiska läge.

28 Avståndet till destinationshamnen eller hamnens geografiska läge kan inte i sig motivera att differentierade hamnavgifter påförs. Endast om de tjänster som transportföretagen tillhandahåller passagerarna kan särskiljas på objektiva grunder, kan olika hamnavgifter anses vara berättigade (se, för ett liknande resonemang, domen i det ovannämnda målet kommissionen mot Frankrike, punkt 16, och i det ovannämnda målet kommissionen mot Portugal, punkt 36).

29 Den tredje frågan skall således besvaras på följande sätt. Enligt artikel 1 i förordning nr 4055/86 är det inte tillåtet att beträffande resor till hamnar i tredje land påföra hamnavgifter som differentieras beroende på avståndet till hamnarna eller deras geografiska läge, om de olika hamnavgifterna inte är sakligt motiverade på så sätt att resenärerna behandlas på olika sätt beroende på till eller från vilken ort de färdas.

Rättegångskostnader

30 De kostnader som har förorsakats kommissionen, som har inkommit med yttranden till domstolen, är inte ersättningsgilla. Eftersom förfarandet i förhållande till parterna i målet vid den nationella domstolen utgör ett led i beredningen av samma mål, ankommer det på den nationella domstolen att besluta om rättegångskostnaderna.

På dessa grunder beslutar

DOMSTOLEN (sjätte avdelningen)

— angående de frågor som genom beslut av den 10 juli 2000 har ställts av Dioikitiko Protodikeio Rodou — följande dom:

1) **Artikel 1 i rådets förordning (EEG) nr 4055/86 av den 22 december 1986 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet mellan medlemsstater samt mellan medlemsstater och tredje land utgör hinder mot att det i en medlemsstat tillämpas olika hamnavgifter för inrikes förbindelser eller förbindelser inom gemenskapen och för förbindelser mellan en medlemsstat och ett tredje land, om denna skillnad inte är sakligt motiverad.**

2) **Att påföra passagerare på fartyg som anlöper en hamn i ett tredje land eller som har en sådan hamn som slutlig destination andra hamnavgifter än dem som påförs passagerare på fartyg vars destination är inhemska hamnar eller hamnar i någon annan av medlemsstaterna, utan att det föreligger något samband mellan denna skillnad och kostnaderna för de hamntjänster som dessa passagerarkategorier kommer i åtnjutande av, utgör en inskränkning i friheten att tillhandahålla tjänster som strider mot artikel 1 i förordning nr 4055/86.**

3) Enligt artikel 1 i förordning nr 4055/86 är det inte tillåtet att beträffande resor till hamnar i tredje land påföra hamnavgifter som differentieras beroende på avståndet till hamnarna eller deras geografiska läge, om de olika hamnavgifterna inte är sakligt motiverade på så sätt att resenärerna behandlas på olika sätt beroende på till eller från vilken ort de färdas.

Puissochet Gulmann Macken

Colneric Cunha Rodrigues

Avkunnad vid offentligt sammanträde i Luxemburg den 14 november 2002.

R. Grass J.-P. Puissochet

Justitiesekreterare Ordförande på sjätte avdelningen