

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ
SIEGBERT ALBER

της 9ης Ιουλίου 2002¹

I — Εισαγωγή

1. Το Τριμελές Διοικητικό Πρωτοδικείο Ρόδου υπέβαλε με την προκειμένη αίτηση για την έκδοση προδικαστικής απόφασεως τρία ερωτήματα σχετικά με την ερμηνεία του κανονισμού (ΕΟΚ) 4055/86 του Συμβουλίου, της 22ας Δεκεμβρίου 1986, για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών μεταξύ κρατών των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ κρατών μελών και μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών² (στο εξής: κανονισμός 4055/86). Το ανωτέρω δικαστήριο έχει — όσον αφορά τις αρχές της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών — ορισμένες επιφυλάξεις ως προς το αν είναι σύμφωνη με το κοινοτικό δίκαιο μια εθνική ρύθμιση η οποία προβλέπει διαφορετικού ύψους λιμενικά τέλη για τη μεταφορά επιβατών εντός της Ελλάδος, αφενός, και για τη μεταφορά επιβατών μεταξύ της Ελλάδος και μιας τρίτης χώρας, αφετέρου. Εξάλλου, η ρύθμιση αυτή περί λιμενικών τελών δεν διακρίνει ανάλογα με την ιθαγένεια των επιβατών ή με τη σημαία του πλοίου.

II — Νομικό πλαίσιο

A — Το κοινοτικό δίκαιο

2. Η ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στον τομέα των μεταφορών διέπεται, βάσει του άρθρου 51, παράγραφος 1, ΕΚ, από τις διατάξεις, του τίτλου V για τις μεταφορές της Συνθήκης περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, ήτοι από τα άρθρα 70 ΕΚ έως 80 ΕΚ. Σύμφωνα με το άρθρο 80, παράγραφος 1, ΕΚ οι διατάξεις αυτές εφαρμόζονται, μεταξύ άλλων, ρητώς στις εσωτερικές πλωτές μεταφορές, και επομένως όχι στις θαλάσσιες μεταφορές. Ωστόσο, το άρθρο 80, παράγραφος 2, ΕΚ παρέχει στο Συμβούλιο την εξουσία να θεσπίζει διατάξεις για τις θαλάσσιες μεταφορές.

3. Βάσει του άρθρου αυτού, το Συμβούλιο εξέδωσε τον κανονισμό 4055/86 που περιλαμβάνει μεταξύ άλλων τις ακόλουθες διατάξεις:

«Άρθρο 1

1. Η ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ

1 — Γλώσσα του πρωτοτύπου: η γερμανική.

2 — ΕΕ L 378, σ. 1, όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΟΚ) 3573/90 του Συμβουλίου, της 4ης Δεκεμβρίου 1990 (ΕΕ L 353, σ. 16).

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.

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.

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.

[...]

3. Οι διατάξεις των άρθρων 55 ως 58 και 62 της Συνθήκης ισχύουν επί των θεμάτων που καλύπτει ο παρών κανονισμός.

Άρθρο 8

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

Υπό την επιφύλαξη των διατάξεων της Συνθήκης σχετικά με το δικαίωμα εγκατάστασης, ο παρέχων υπηρεσίες θαλασσιών μεταφορών μπορεί, για την παροχή τους, να ασκήσει προσωρινά τη δραστηριότητά του στο κράτος μέλος όπου παρέχει τις υπηρεσίες του υπό τους ίδιους όρους που επιβάλλει το κράτος αυτό στους υπηκόους του.

α) ενδοκοινοτικές θαλάσσιες μεταφορές:

Άρθρο 9

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

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.»

είδος του ταξιδιού κατά κατηγορία πλοίων κ.λπ. και καθορίζεται όπως πιο κάτω:

B — Οι διατάξεις του ελληνικού δικαίου

4. Το άρθρο 6 του νόμου 2399/1996 (ΦΕΚ 90 Α'), ως είχε κατά την έκδοση των επίδικων πράξεων, ορίζει 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

Α. Για επιβάτες των κάθε φύσης Ε/Γ, Ε/Γ-Ο/Γ και Υδροπτερυγών 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 πέντε χιλιάδων (5 000) δραχμών για κάθε επιβάτη με προορισμό οποιοδήποτε λιμάνι χώρας του εξωτερικού, με εξαίρεση τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, της Κύπρου, της Αλβανίας, της Ρωσίας, της Ουκρανίας, της Μολδαβίας και της Γεωργίας στη Μαύρη Θάλασσα.

β) πάγιο τέλος πεντακοσίων (500) δραχμών για κάθε επιβάτη με τελικό προορισμό χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τη Κύπρο

- γ) πάγιο τέλος χιλίων (1 000) δραχμών για κάθε επιβάτη με τελικό προορισμό λιμένες της Αλβανίας, της Ρωσίας, της Μολδαβίας, της Ουκρανίας και της Γεωργίας στη Μαύρη Θάλασσα, τελευταίο λιμένα, ανάλογα με την περίπτωση, το πάγιο τέλος που προβλέπεται στις παραγράφους Βα, Ββ και Βγ της παρούσας.
- δ) πάγιο τέλος δύο χιλιάδων (2 000) δραχμών για κάθε επιβάτη με τελικό προορισμό τους υπερπόντιους λιμένες (Αμερικής, Αυστραλίας κ.λπ.) [...]
- ε) Ποσοστό 30% από τα έσοδα του πάγιου τέλους, που προβλέπεται στα προηγούμενα εδάφια της παραγράφου αυτής, αποδίδεται από τα οικεία λιμενικά ταμεία στο Ν.Α.Τ. σύμφωνα με τις διαδικασίες που προβλέπονται από τις για το Ν.Α.Τ. ισχύουσες σχετικές διατάξεις.
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 εισπραξη 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 εμφανίσεως τον αριθμό των εκδοθέντων κατά θέσεις εισιτηρίων και το καταβλητέο χρηματικό ποσό. Η διάθεση των ποσών αυτών γίνεται αποκλειστικά για έργα επιβατικής εξυπηρέτησης.
- 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 ημερησια-μονοήμερη κρουαζιέρα μεταξύ ελληνικών λιμένων, για κάθε λιμάνι που προσεγγίζει το πλοίο. Εάν η μονοήμερη κρουαζιέρα επεκτείνεται και σε λιμάνι του εξωτερικού καταβάλλεται στον
5. Οι υπεύθυνες για την εισπραξη επιχειρήσεις έχουν αλληλέγγυα και σε ολόκληρο ευθύνη με τους υπόχρεους επιβάτες για την καταβολή του τέλους. [...]»

III — Πραγματικά περιστατικά

5. Οι εταιρίες «ΓΕΧΑ Ναυτιλιακή ΕΠΕ» και «TOTAL SCOPE N.E.» (πρώτη και δεύτερη των ανακοπτούσων της κύριας δίκης) είναι πλοιοκτήτριες των υδροπτερυγων πλοίων «Fl. Marianna» και «Fl. Zeus», αντιστοίχως, ενώ η συμπλοιοκτησία «Νικόλαος Σαρχλής, Αναστάσιος Χαραλάμπης, Αντώνιος Χαραλάμπης, Δημήτριος Καττιδενιός, Βασίλης Δημητρακόπουλος» (τρίτη ανακόπτουσα) είναι πλοιοκτήτρια του υδροπτερυγου πλοίου «Ιβίσκος», του οποίου ναυτική πράκτορας είναι η ομόρρυθμη εταιρία με την επωνυμία ΑΦΟΙ ΧΑΡΑΛΑΜΠΗ Ο.Ε. (τέταρτη ανακόπτουσα). Οι ανακόπτουσες έχουν την έδρα τους στη Ρόδο.

μές για κάθε ημερήσιο επιβάτη. Κατόπιν απορρίψεως της ιεραρχικής προσφυγής τους οι ανακόπτουσες άσκησαν ανακοπή. Οι ανακόπτουσες προέβαλαν μεταξύ άλλων την παράβαση του κανονισμού 4055/86 και του άρθρου 49 ΕΚ.

IV — Τα προδικαστικά ερωτήματα

8. Το Διοικητικό Πρωτοδικείο Ρόδου που επιλήφθηκε της διαφοράς υπέβαλε στο Δικαστήριο τα ακόλουθα ερωτήματα:

6. Έναντι ναύλου 250 000 έως 300 000 δραχμών ημερησίως οι ανακόπτουσες διέθεταν τα πλοία τους, κατά την τουριστική περίοδο του 1996, σε διοργανωτές ταξιδίων από άλλα κράτη μέλη οι οποίοι πραγματοποιούσαν με τα πλοία αυτά ημερήσιες εκδρομές για τους αλλοδαπούς πελάτες τους από τη Ρόδο στη Μαρμαρίδα της Τουρκίας. Κατά το μήνα Ιούνιο του 1996 οι ανακόπτουσες δεν κατέβαλαν ολόκληρο το ποσό των λιμενικών τελών για τη μεταφορά ημερησίων και διερχομένων επιβατών με τα ανωτέρω καθώς και με άλλα πλοία.

«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

7. Κατόπιν τούτου, το Λιμενικό Ταμείο Δωδεκανήσου, καθού στην κύρια δίκη (στο εξής: Λιμενικό Ταμείο), βεβαίωσε το ανεξόφλητο ποσό που έπρεπε να καταβληθεί. Το λιμενικό τέλος ανερχόταν σε 60 δραχμές για κάθε διερχόμενο επιβάτη και σε 5 000 δραχ-

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;

3) Σε περίπτωση αποφαιτικής 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);»

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 μίπως 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;

V — Επιχειρήματα των μερών

9. Ενώπιον του Δικαστηρίου οι ανακόπτουσες στην κύρια κατέθεσαν από κοινού τις γραπτές παρατηρήσεις τους. Περαιτέρω, το Λιμενικό Ταμείο και η Επιτροπή κατέθεσαν γραπτές παρατηρήσεις. Προφορική διαδικασία δεν διεξήχθη.

A — Ανακόπτουσες

10. Επί του πρώτου ερωτήματος του αιτούντος δικαστηρίου, οι ανακόπτουσες παραπέμπουν στην απόφαση του Δικα-

και

στηρίου που εκδόθηκε επί της υποθέσεως Επιτροπή κατά Γαλλίας³. Το Δικαστήριο έκρινε στην υπόθεση εκείνη ότι αντιβαίνει στον κανονισμό 4055/86 η εισπραξη υψηλότερων λιμενικών τελών στις ενδοκοινοτικές μεταφορές απ' ό,τι στις εσωτερικές μεταφορές.

κανονισμό 4055/86, καθόσον εισάγει περιορισμό στην ελεύθερη παροχή υπηρεσιών εις βάρος εκείνων των παρεχόντων υπηρεσίες οι οποίοι προσφέρουν περιηγητικά ταξίδια (κρουαζιέρες) με προορισμό λιμένες τρίτων χωρών.

11. Επί του δευτέρου ερωτήματος, οι ανακόπτουσες προβάλλουν ότι ο κανονισμός 4055/86 εισήγαγε την αρχή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών.

B — Λιμενικό Ταμείο

12. Όσον αφορά το τρίτο ερώτημα, οι ανακόπτουσες φρονούν ότι ο υπολογισμός του ύψους των τελών ανάλογα με τον λιμένα προορισμού αντιβαίνει στην απαγόρευση των δυσμενών διακρίσεων του άρθρου 49 ΕΚ και στην απαγόρευση της επιβολής περιορισμών στην ελεύθερη παροχή υπηρεσιών⁴. Η διαφοροποίηση του ύψους των τελών εισάγει, κατά τις ανακόπτουσες, δυσμενή διάκριση εις βάρος των επιβατών με προορισμό τρίτες χώρες σε σχέση με τους επιβάτες με προορισμό εσωτερικούς λιμένες.

14. Κατά την άποψη του Λιμενικού Ταμείου, η ρύθμιση περί επιβολής λιμενικών τελών δεν εισάγει δυσμενή διάκριση ανάλογα με την ιθαγένεια των επιβατών ή τη σημαία του πλοίου ή το κράτος μέλος στο οποίο είναι εγκατεστημένος ο πλοιοκτήτης. Δεδομένου ότι τα τέλη επιβαρούνουν τους επιβάτες και όχι τις πλοιοκτήτριες εταιρίες, οι οποίες παρέχουν τις συναφείς υπηρεσίες, δεν συντρέχουν οι προϋποθέσεις για την εφαρμογή του άρθρου 49 ΕΚ και του κανονισμού 4055/86.

13. Πέραν τούτου, η εθνική ρύθμιση αντιβαίνει στα άρθρα 49 ΕΚ και 80 ΕΚ και στον

15. Κατά το Λιμενικό Ταμείο, τα λιμενικά τέλη δεν περιορίζουν την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών για τον λόγο ότι αποτελούν αντάλλαγμα το οποίο αντιστοιχεί στα έξοδα για τη χρήση των λιμενικών εγκαταστάσεων. Το διαφορετικό ύψος των τελών ανάλογα με το αν ο προορισμός είναι στην ημεδαπή ή σε τρίτη χώρα δικαιολογείται λόγω του διαφορετικού ύψους των εξόδων που απαιτούνται για τη διενέργεια ελέγχων και τη λήψη μέτρων ασφαλείας. Το άρθρο 77 ΕΚ επιτρέπει την επιβολή εύλογων τελών. Τούτο

3 — Απόφαση της 5ης Οκτωβρίου 1994, C-381/93 (Συλλογή 1994, σ. I-5145, σκέψεις 13 έως 18).

4 — Συναφώς, οι ανακόπτουσες παραπέμπουν γενικώς στην απόφαση της 13ης Δεκεμβρίου 1989, C-49/89, Corsica Ferries France (Συλλογή 1989, σ. 4441).

πρέπει να λαμβάνεται υπόψη και κατά την ερμηνεία του κανονισμού 4055/86. Το αιτούν δικαστήριο δεν μνημόνευσε μεν το άρθρο 77 ΕΚ, ωστόσο το Δικαστήριο μπορεί να λάβει υπόψη του τη διάταξη αυτή, εφόσον είναι αναγκαία προκειμένου να απαντηθούν λυσιτελώς τα προδικαστικά ερωτήματα.

Γ — Επιτροπή

19. Η Επιτροπή προτείνει να συνοψιστούν τα προδικαστικά ερωτήματα με τον ακόλουθο τρόπο:

16. Η απάντηση που πρέπει να δοθεί στο πρώτο ερώτημα είναι ότι ο κανονισμός 4055/86 δεν απαγορεύει την επιβολή τελών σε βάρος των ελπιβατών, εφόσον για την επιβολή τους συντρέχουν οι προϋποθέσεις του άρθρου 77 ΕΚ.

«Νομοθετικές διατάξεις οι οποίες προβλέπουν επιβολή λιμενικών τελών εφαρμοστέων σε όλα τα πλοία αδιακρίτως της σημαίας την οποία φέρουν και σε όλους τους επιβάτες αδιακρίτως της ιθαγένειάς τους είναι σύμφωνες με το άρθρο 1 του κανονισμού αριθ. 4055/86, κατά το μέτρο που αυτά τα λιμενικά τέλη είναι υψηλότερα όταν ο λιμένας προορισμού του πλοίου είναι σε τρίτη χώρα σε σύγκριση με την περίπτωση όπου ο λιμένας προορισμού είναι σε κράτος μέλος της Κοινότητας;»

17. Επί του δευτέρου ερωτήματος το Λιμενικό Ταμείο υποστηρίζει ότι κατ' εφαρμογήν του άρθρου 77 ΕΚ τα επιβαλλόμενα τέλη πρέπει να βρισκονται σε εύλογη αντιστοιχία προς τα έξοδα στα οποία υποβάλλεται ο δημόσιος φορέας διοικήσεως και εκμεταλλεύσεως των λιμενικών εγκαταστάσεων προς εξυπηρέτηση του ταξιδιωτικού κοινού.

20. Η Επιτροπή υποστηρίζει ότι, σύμφωνα με τη νομολογία, και επιχειρήσεις μπορούν να επικαλεστούν τον κανονισμό 4055/86 έναντι του κράτους στο οποίο είναι εγκατεστημένες, εφόσον οι αποδέκτες των υπηρεσιών είναι εγκατεστημένοι σε άλλο κράτος μέλος⁵. Περαιτέρω, η Επιτροπή υποστηρίζει ότι από τη νομολογία προκύπτει ότι το άρθρο 1 του κανονισμού 4055/86 απαγορεύει όχι μόνο τις δυσμενείς διακρίσεις αλλά και κάθε άλλον περιορισμό της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών και ότι εθνική ρύθμιση η οποία διακρίνει

18. Επί του τρίτου ερωτήματος το Λιμενικό Ταμείο υποστηρίζει ότι ο διαφορετικός υπολογισμός του ύψους των λιμενικών τελών αναλόγως του λιμένα προορισμού και των παρεχομένων υπηρεσιών είναι εύλογος διότι τα τέλη αυτά είναι ανταποδοτικά.

5 — Η Επιτροπή παραπέμπει συναφώς στην απόφαση της 17ης Μαΐου 1994, C-18/93, Corsica Ferries Italia (Συλλογή 1994, σ. I-1783, σκέψη 30).

μεταξύ εσωτερικών δρομολογίων και μεταφορών σε άλλα κράτη μέλη συνιστά ανεπίτρεπτο περιορισμό⁶.

VI — Νομική εκτίμηση

A — Εισαγωγική παρατήρηση για την κατανόηση της εθνικής ρυθμίσεως και για το αντικείμενο των προδικαστικών ερωτημάτων

21. Το υποκειμενικό πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 4055/86, στο οποίο εμπίπτουν και μεταφορές προς τρίτες χώρες, καταλαμβάνει και την ανωτέρω περίπτωση, δεδομένου ότι οι παρέχοντες υπηρεσίες είναι εγκατεστημένοι σε κράτος μέλος. Κατά συνέπεια, και στην περίπτωση μεταφορών προς τρίτες χώρες απαγορεύεται κάθε περιορισμός της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών, έστω και αν δεν εισάγει δυσμενείς διακρίσεις, εφόσον δεν δικαιολογείται από επιτακτικούς λόγους γενικού συμφέροντος.

23. Τα προδικαστικά ερωτήματα αφορούν πρωτίστως τα επίδικα ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου τέλη κατά την έννοια του άρθρου 6, παράγραφος 2, στοιχείο Γ.α σε συνδυασμό με το στοιχείο Β.α, του νόμου 2399/1996 τα οποία καταβάλλονται από τους επιβάτες που συμμετέχουν σε περιηγητικά ταξίδια (κρουαζιέρες) μεταξύ Ρόδου και Τουρκίας.

22. Κατά την Επιτροπή, το ύψος των τελών αποτελεί εν προκειμένω περιορισμό της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών εις βάρος των πλοιοκτητών που διενεργούν μεταφορές προς την Τουρκία. Τα τέλη προκαλούν αδικαιολόγητη αύξηση της τιμής του εισιτηρίου για τις εν λόγω μεταφορές. Πέραν τούτου, και οι επιβάτες, ως αποδέκτες των υπηρεσιών, πλήττονται. Τέλος, πλήττονται οι πλοιοκτήτες, ως αποδέκτες των λιμενικών υπηρεσιών του λιμένα της Ρόδου, οι οποίες δεν διαφέρουν ανάλογα με το αν τα πλοία έχουν προορισμό τουρκικό ή ελληνικό λιμένα.

24. Η περίπλοκη εθνική ρύθμιση για τα τέλη που ισχύει στην περίπτωση αυτή έχει, όπως προέκυψε στο πλαίσιο της περαιτέρω έρευνας, το εξής περιεχόμενο: το άρθρο 6, παράγραφος 2, στοιχείο Α, αφορά τα δρομολόγια μεταξύ δύο ελληνικών λιμένων, το στοιχείο Β αφορά δρομολόγια μεταξύ Ελλάδος και εξωτερικού. Το στοιχείο Γ αποτελεί μια ειδική ρύθμιση για κρουαζιέρες οι οποίες ξεκινούν από ελληνικό λιμένα και καταλήγουν πάλι σε αυτόν. Στην περίπτωση κατά την οποία το κρουαζιερόπλοιο προσεγγίζει μόνον ελληνικούς λιμένες, πρέπει να καταβάλλονται, κατ' απόκλιση από το σημείο Α, 50 δραχμές για κάθε ελληνικό λιμένα που προσεγγίζει το πλοίο. Αν μεταξύ των λιμένων αυτών στους οποίους προσεγγίζει το πλοίο περιλαμβάνεται και λιμένας τρίτης χώρας, στην περίπτωση αυτή η διάταξη αυτή παραπέμπει στα τέλη που ισχύουν στα πλοία γραμμών εξωτερικού σύμφωνα με τα στοιχεία Β.α έως Β.δ. Δεδομένου ότι η Τουρκία δεν ανήκει σε κάποια από τις προνομιούχες ομάδες χωρών σύμφωνα με τα στοιχεία Β.β. έως Β.δ, επιβάλλεται το οριζόμενο στο στοιχείο Β.α πάγιο τέλος 5 000 δραχμών που ισχύει γενικώς για τρίτες χώρες.

⁶ — Η Επιτροπή παραθέτει την απόφαση C-381/99, Επιτροπή κατά Γαλλίας (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 3, σελίδες 17 και 18).

25. Τα τέλη αυτά εισπράττονται στον «τελευταίο» λιμένα. Δεν είναι σαφές αν εννοείται ο τελευταίος ελληνικός λιμένας, από τον οποίο αναχωρεί το πλοίο με προορισμό τρίτη χώρα, ή ο τελευταίος λιμένας του περιηγητικού ταξιδιού (κρουαζιέρας). Ωστόσο, εν προκειμένω η ασάφεια αυτή είναι άνευ σημασίας, διότι εκτελούνταν μόνοδρομολόγια από τη Ρόδο απευθείας προς τη Μαρμαρίδα με επιστροφή πάλι στη Ρόδο χωρίς άλλους ενδιάμεσους σταθμούς.

26. Δεδομένου ότι τα πραγματικά περιστατικά της κύριας δίκης αφορούν κατ' ουσίαν κρουαζιέρες μεταξύ Ελλάδος και Τουρκίας με επιστροφή στην Ελλάδα, η αναφορά μου θα περιοριστεί στην εφαρμοστέα εν προκειμένω διάταξη περί επιβολής τελών. Δεν θα εισέλθω στην εξέταση των λοιπών διατάξεων που προβλέπουν την επιβολή τελών σε άλλες περιπτώσεις οι οποίες επίσης δημιουργούν σοβαρές αμφιβολίες ως προς το αν είναι σύμφωνες με το κοινοτικό δίκαιο. Ειρήσθω εν παρόδω ότι στις μεταφορές εσωτερικού το τέλος συνίσταται σε ποσοστιαία προσαύξηση κατά 5 % επί της τιμής του εισιτηρίου, ενώ σε όλους του άλλους προορισμούς συμπεριλαμβανομένων και των ενδοκοινοτικών καταβάλλεται ένα πάγιο τέλος. Ήδη η διαφορετική αυτή διαμόρφωση των τελών που προβλέπει η ρύθμιση περί τελών είναι δυνατό να έχει ως αποτέλεσμα μη δικαιολογημένες διαφοροποιήσεις του ύψους των τελών.

27. Όσον αφορά το νομικό πλαίσιο της διάταξης περί παραπομπής, επιβάλλεται η παρατήρηση ότι τα προδικαστικά ερωτήματα αφορούν αποκλειστικά την ερμηνεία του κανονισμού 4055/86. Δεδομένου ότι δεν υποβλήθηκαν αντίστοιχα προδικαστικά ερωτήματα καθώς επίσης και τα αναγκαία συμπληρωματικά στοιχεία σχετικά με τα

πραγματικά περιστατικά δεν είναι δυνατός ο έλεγχος της εθνικής ρυθμίσεως βάσει των άρθρων 82 ΕΚ και 86 ΕΚ ο οποίος θα ήταν ευχερής ενόψει του τρόπου με τον οποίο διαμορφώνονται τα τέλη.

B — Επί του πρώτου ερωτήματος

28. Το πρώτο ερώτημα αφορά το πεδίο εφαρμογής του άρθρου 1 του κανονισμού 4055/86 εν γένει. Το αιτούν δικαστήριο ερωτά μεταξύ άλλων κατά πόσον εμπίπτουν σε αυτό μεταφορές από την Κοινότητα προς τρίτα κράτη και αν απαγορεύονται και περιορισμοί οι οποίοι δεν εισάγουν δυσμενείς διακρίσεις ανάλογα με την ιθαγένεια των παρεχόντων ή των αποδεκτών υπηρεσιών.

29. Κατά το άρθρο 51, παράγραφος 1, ΕΚ, η ελεύθερη κυκλοφορία των υπηρεσιών στον τομέα των μεταφορών διέπεται από τις διατάξεις του τίτλου που αναφέρεται στις μεταφορές⁷. Η εφαρμογή των αρχών της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών πρέπει, ως εκ τούτου, να επιτευχθεί μέσω μέτρων της κοινής πολιτικής μεταφορών⁸. Ακόμη και μετά τη λήξη της μεταβατικής περιόδου, τα

7 — Βλ. αποφάσεις της 22ας Μαΐου 1985, 13/83, Κοινοβούλιο κατά Συμβουλίου (Συλλογή 1985, σ. 1513, σκέψη 62), και Corsica Ferries Italia (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 5, σκέψη 23).

8 — Απόφαση Corsica Ferries Italia (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 5, σκέψη 24).

άρθρα 49 ΕΚ και 50 ΕΚ δεν εφαρμόζονται απευθείας στον τομέα της πολιτικής για τις μεταφορές⁹.

30. Οι ρυθμίσεις της Συνθήκης σχετικά με αυτή καθ' εαυτήν την πολιτική για τις μεταφορές εφαρμόζονται, βάσει του άρθρου 80, παράγραφος 1, ΕΚ, μόνο στις σιδηροδρομικές, οδικές και εσωτερικές πλωτές μεταφορές. Για τη διεύρυνση της κοινής πολιτικής για τις μεταφορές και στις θαλάσσιες μεταφορές απαιτείται, σύμφωνα με το άρθρο 80, παράγραφος 2, ΕΚ, ιδιαίτερη απόφαση του Συμβουλίου. Στηριζόμενο στη διάταξη αυτή, το Συμβούλιο εξέδωσε τον κανονισμό 4055/86. Δυνάμει των άρθρων 1, παράγραφος 3, και 8 του κανονισμού 4055/86, εφαρμόζονται στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών όλες οι διατάξεις της Συνθήκης που διέπουν την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών¹⁰.

31. Σύμφωνα με τη ρητή διατύπωση του άρθρου 1, παράγραφος 1, του κανονισμού 4055/86, το καθ' ύλην πεδίο εφαρμογής του εκτείνεται στις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών¹¹. Κατά συνέπεια, οι κανόνες που διέπουν την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών εφαρμόζονται και στην περίπτωση, όπως είναι η παρούσα, κατά την οποία επιβάτες μεταβαίνουν από την

Ελλάδα στην Τουρκία, που είναι τρίτη χώρα, και επιστρέφουν πάλι στην Ελλάδα.

32. Δυνάμει του άρθρου 1, παράγραφος 1, του κανονισμού 4055/86, είναι δυνατόν να επικαλεστούν την αρχή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών και υπήκοοι των κρατών μελών που είναι εγκατεστημένοι σε διαφορετικό κράτος μέλος από το κράτος του αποδέκτη των υπηρεσιών. Σύμφωνα με την παράγραφο 3 του άρθρου αυτού σε συνδυασμό με το άρθρο 48 ΕΚ, οι εταιρείες που έχουν συσταθεί σύμφωνα με τη νομοθεσία ενός κράτους μέλους και οι οποίες έχουν την καταστατική τους έδρα, την κεντρική τους διοίκηση ή την κύρια εγκατάστασή τους εντός της Κοινότητας εξομοιώνονται προς τα φυσικά πρόσωπα που είναι υπήκοοι των κρατών μελών.

33. Οι ανακόπτουσες της κύριας δίκης, οι οποίες παρέχουν υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών, αποτελούν φυσικά και νομικά πρόσωπα τα οποία είναι εγκατεστημένα στην Ελλάδα. Πέραν τούτου, τα νομικά πρόσωπα έχουν συσταθεί σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία.

34. Ως αποδέκτες των υπηρεσιών μπορούν να θεωρηθούν οι επιβάτες, οι οποίοι συμμετείχαν στις κρουαζιέρες που πραγματοποιούσαν τα πλοία των ανακοπτουσών, ή οι διοργανωτές ταξιδίων κατ' εντολήν των οποίων διεξάγονταν οι κρουαζιέρες αυτές. Όπως προκύπτει από τη διάταξη περί παραπομπής, και στις δύο περιπτώσεις πρόκειται για πρόσωπα τα οποία είναι εγκατεστημένα σε διαφορετικό κράτος μέλος από την Ελλάδα, η οποία είναι η χώρα στην οποία έχουν την έδρα τους οι παρέχοντες υπηρεσίες.

9 — Απόφαση C-13/83, Κοινοβούλιο κατά Συμβουλίου (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 7, σέλιφο 63).

10 — Αποφάσεις C-381/93, Επιτροπή κατά Γαλλίας (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 3, σέλιφο 13), και της 13ης Ιουνίου 2002 επί των συνεδριακούστων υποθέσεων C-430/99 και C-431/99, Sea-Land Service κ.λπ. (Συλλογή 2002, σ. I-5235, σέλιφο 31).

11 — Βλ. απόφαση Sea-Land Service κ.λπ. (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 10, σέλιφο 25).

35. Κατά συνέπεια, η προκειμένη περίπτωση επιπίπτει τόσο στο καθ' ύλην όσο και το υποκειμενικό πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 4055/86.

οποίους επιβάλλονται μικρότερα τέλη είναι ως επί το πλείστον Έλληνες, ουδεμία δε δικαιολογία υπήρχε γι' αυτήν την καλύτερη στην πράξη μεταχείριση των ημεδαπών.

36. Η αρχή της ελεύθερης παροχής των υπηρεσιών, όπως κατοχυρώνεται στον κανονισμό 4055/86, απαγορεύει κάθε είδους δυσμενή διάκριση των παρεχόντων υπηρεσίες λόγω ιθαγένειας. Κατά συνέπεια, τα κράτη μέλη υποχρεούνται, σύμφωνα με το άρθρο 8 του κανονισμού 4055/86, να επιβάλλουν τους ίδιους όρους στους υπηκόους άλλων κρατών μελών με αυτούς που επιβάλλουν στους ημεδαπούς. Οποιοδήποτε περιορισμοί της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών πρέπει, σύμφωνα με το άρθρο 9 του κανονισμού 4055/86, να εφαρμόζονται με τον ίδιο ακριβώς τρόπο στους παρέχοντες υπηρεσίες ανεξαρτήτως τόπου εγκαταστάσεως ή ιθαγενείας.

37. Η εθνική ρύθμιση διαφοροποιεί τα τέλη ανάλογα με τον λιμένα προορισμού των πλοίων που εξυπηρετούν τις γραμμές αυτές. Αντιθέτως, δεν προκύπτει η ύπαρξη άμεσης δυσμενούς διακρίσεως βάσει της ιθαγενείας των παρεχόντων ή των αποδεκτών των υπηρεσιών.

38. Θα έπρεπε να εξεταστεί πιθανώς το αν υπάρχει έμμεση δυσμενής διάκριση. Αυτό θα ήταν νοητό στην περίπτωση κατά την οποία μεταξύ των επιβατών με προορισμό τρίτες χώρες κατά την έννοια του άρθρου 6, στοιχείο Β.α, του νόμου 2399/1999 υπάρχουν πολλοί περισσότεροι υπήκοοι άλλων κρατών μελών, ενώ οι επιβάτες με προορισμούς στους

39. Φαίνεται μεν ότι στην υπόθεση της κύριας δίκης πλήττονται από το πάγιο τέλος των 5 000 δραχμών ως επί το πλείστον τουρίστες από άλλα κράτη μέλη. Ωστόσο, η διάταξη περί παραπομπής δεν παραθέτει στοιχεία τα οποία θα μπορούσαν να στηρίξουν την υπόθεση ότι τα συγκεκριμένα τέλη πλήττουν κάθε φορά ομάδες επιβατών συγκεκριμένης ιθαγενείας. Κατά συνέπεια, δεν είναι δυνατό να συναχθεί ούτε η ύπαρξη έμμεσης δυσμενούς διακρίσεως των υπηκόων άλλων κρατών μελών. Στο αιτούν δικαστήριο εναπόκειται να ελέγξει αν από τη συγκεκριμένη σύνθεση των διαφόρων ομάδων που υποχρεούνται στην καταβολή τελών προκύπτει η ύπαρξη έμμεσης δυσμενούς διακρίσεως. Ενόψει των αναπτύξεων που ακολουθούν σχετικά με την απαγόρευση επιβολής περιορισμών, δεν είναι αποφασιστικής σημασίας για την αξιολόγηση της εθνικής ρυθμίσεως περί τελών το αν υπάρχει ή όχι έμμεση δυσμενής διάκριση.

40. Όπως διαπιστώθηκε ήδη, δυνάμει του κανονισμού 4055/86, εφαρμόζονται στις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ των κρατών μελών όλες οι διατάξεις της Συνθήκης σχε-

τικά με την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών¹². Κατά συνέπεια, για την εφαρμογή του κανονισμού 4055/86 κατά τρόπο σύμφωνο προς τη Συνθήκη πρέπει να ληφθούν υπόψη όλες οι αρχές τις οποίες ανέπτυξε το Δικαστήριο στο πλαίσιο της ερμηνείας του άρθρου 49 ΕΚ¹³.

41. Κατά πάγια νομολογία, το άρθρο 49 ΕΚ επιβάλλει όχι μόνον την εξάλειψη κάθε διακρίσεως εις βάρος του παρέχοντος υπηρεσίες λόγω της ιθαγένειάς του, αλλά και την κατάργηση κάθε περιορισμού, έστω και αν αυτός εφαρμόζεται αδιακρίτως στους ημεδαπούς παρέχοντες υπηρεσίες και σ' αυτούς των άλλων κρατών μελών, οσάκις αυτός μπορεί να ανασχέσει, να παρεμβάλει προσκόμματα ή να καταστήσει ολιγότερο ελκυστική τη δραστηριότητα του παρέχοντος υπηρεσίες ο οποίος είναι εγκατεστημένος σε άλλο κράτος μέλος και στο οποίο νομίμως παρέχει ανάλογες υπηρεσίες¹⁴. Η γενική αυτή απαγόρευση της επιβολής περιορισμών έχει αποφασιστική σημασία για την εκτίμηση της ρυθμίσεως περί τελών.

42. Σύμφωνα με την ανωτέρω αρχή, μια επιχείρηση μπορεί να επιλέξει την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών έναντι του κράτους όπου αυτή είναι εγκατεστημένη, εφόσον οι υπηρε-

σίες παρέχονται σε αποδέκτες που είναι εγκατεστημένοι εντός άλλου κράτους μέλους¹⁵.

43. Ωστόσο, επιτρέπεται να περιοριστεί η ελεύθερη παροχή υπηρεσιών από εθνική ρύθμιση δικαιολογούμενη από επιτακτικούς λόγους γενικού συμφέροντος και εφαρμοζόμενη σε κάθε πρόσωπο ή επιχείρηση που ασκεί δραστηριότητες στο έδαφος του κράτους μέλους υποδοχής, και εφόσον η εθνική ρύθμιση είναι κατάλληλη, αναγκαία και μη δυσανάλογη για την επίτευξη του επιδιωκόμενου σκοπού¹⁶.

44. Κατά συνέπεια, το πρώτο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να απαντηθεί ως εξής:

Το άρθρο 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) 4055/1986 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 εφαρμογή εθνικής ρυθμίσεως η οποία είναι δυνατόν να ανασχέσει, να παρεμβάλει προσκόμματα ή να καταστήσει ολιγότερο ελκυστική την παροχή υπηρεσιών στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού και στην περίπτωση κατά την οποία η

12 — Απόφαση C-381/93, Επιτροπή κατά Γαλλίας (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 3, σκέψη 13).

13 — Βλ. προτάσεις του γενικού εισαγγελέα Van Gerven της 9ης Φεβρουαρίου 1994, επί της υποθέσεως Corsica Ferries Italia (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 3, σημείο 23).

14 — Αποφάσεις της 25ης Ιουλίου 1991, C-76/90, Säger (Συλλογή 1991, σ. I-4221, σκέψη 12), και της 18ης Ιουνίου 1998, C-266/96, Corsica Ferries France (Συλλογή 1998, σ. I-3942, σκέψη 56), και Sea-Land Service κ.λπ. (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 10, σκέψη 32).

15 — Αποφάσεις C-381/93, Επιτροπή κατά Γαλλίας (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 3, σκέψη 14), της 29ης Απριλίου 1999, C-224/97, Ciola (Συλλογή 1999, σ. I-2517, σκέψη 11), και Sea-Land Service κ.λπ. (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 10, σκέψη 32).

16 — Βλ., μεταξύ άλλων, την απόφαση Sea-Land Service κ.λπ. (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 10, σκέψη 39).

εθνική ρύθμιση εφαρμόζεται αδιακρίτως ιθαγενείας του παρέχοντος ή του λήπτη των υπηρεσιών και έστω κι αν αναφέρεται στην παροχή υπηρεσιών στον τομέα των μεταφορών μεταξύ ενός κράτους μέλους και μιας τρίτης χώρας, εφόσον ο περιορισμός αυτός δεν δικαιολογείται από επιτακτικούς λόγους γενικού συμφέροντος, είναι δε κατάλληλος, αναγκαίος και μη δυσανάλογος σε σχέση με τον επιδιωκόμενο σκοπό.

Γ — *Επί του δευτέρου προδικαστικού ερωτήματος*

45. Με το δεύτερο προδικαστικό ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ερωτά συγκεκριμένα αν μια ρύθμιση η οποία προβλέπει διαφορετικά λιμενικά τέλη για τους επιβάτες με προορισμό εσωτερικούς λιμένες απ' ό,τι για τους επιβάτες με προορισμούς λιμένες τρίτης χώρας συνιστά ανεπίτρεπτο περιορισμό της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών.

46. Οι επιβάτες που συμμετέχουν σε περιηγητικά ταξίδια μεταξύ ελληνικών λιμένων υποχρεούνται, σύμφωνα με το άρθρο 6, παράγραφος 2, στοιχείο Γ.α, του νόμου 2399/1996 να καταβάλλουν 50 δραχμές για κάθε λιμάνι που προσεγγίζει το πλοίο, ενώ σύμφωνα με το άρθρο 6, παράγραφος 1, στοιχείο Γ.α σε συνδυασμό με το στοιχείο Β.α, το ποσό αυτό είναι 5 000 δραχμές όταν το πλοίο, στο πλαίσιο του ταξιδιού, προσεγγίζει σε τουρκικό λιμένα.

47. Τα τέλη καταβάλλονται μεν τόσο από τους Έλληνες πλοιοκτήτες και επιβάτες όσο και από τους επιβάτες με ιθαγένεια άλλων κρατών μελών και, ως εκ τούτου, δεν φαίνεται πιθανή η ύπαρξη δυσμενούς διακρίσεως λόγω ιθαγενείας. Ωστόσο, είναι δυνατόν τα έως και εκατό φορές υψηλότερα τέλη να αποτρέπουν τους τουρίστες από κρουαζιέρες στην Τουρκία και να καθιστούν την υπηρεσία αυτή ολιγότερο ελκυστική από παρεμφερείς υπηρεσίες που παρέχονται μόνον εντός της ημεδαπής. Κατά συνέπεια, υπάρχει περιορισμός της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών όταν για την προσέγγιση σε λιμένες μιας τρίτης χώρας επιβάλλονται υψηλότερα τέλη από τα τέλη που ισχύουν για περιηγητικά ταξίδια (κρουαζιέρες) αποκλειστικά και μόνον εντός της ημεδαπής.

48. Συναφώς, είναι άνευ σημασίας το αν υπόχρεη για την καταβολή των τελών είναι η ναυτιλιακή εταιρία ήτοι οι διοργανωτές ταξιδιών ή οι ίδιοι οι επιβάτες. Σε αμφότερες τις περιπτώσεις, τα τέλη αποτελούν παράγοντα που αυξάνει το κόστος της υπηρεσίας. Έστω και αν η πλοιοκτήτρια εταιρία καταβάλλει τα τέλη, στη συνέχεια θα μετακυλίσει το κόστος τους στους επιβάτες αυξάνοντας την τιμή του εισιτηρίου. Η αύξηση της τιμής είναι δυνατό να έχει ως αποτέλεσμα τη μειωμένη ζήτηση η οποία πλήττει τις ναυτιλιακές εταιρίες και τους διοργανωτές ταξιδιών. Κατά συνέπεια, ο περιορισμός αυτός πλήττει τόσο τους παρέχοντες υπηρεσίες όσο και τους επιβάτες ως αποδέκτες των υπηρεσιών.

49. Προς έρευνα είναι αν ο περιορισμός δικαιολογείται από επιτακτικούς λόγους γενικού συμφέροντος. Είναι προς όφελος του

συνόλου και των ίδιων των επιβατών η παροχή των υπηρεσιών που είναι αναγκαίες για τη χρήση ενός λιμένα. Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι οι χρήστες του λιμένα πρέπει να φέρουν το κόστος για τις παροχές αυτές. Όπως έχει κρίνει το Δικαστήριο με την απόφαση Sea Land Service, είναι δυνατόν η είσπραξη των τελών να είναι δικαιολογημένη ιδίως αν με τον τρόπο αυτόν καλύπτεται το κόστος για την παροχή υπηρεσιών οι οποίες είναι αναγκαίες προκειμένου να διασφαλιστεί η δημόσια ασφάλεια¹⁷.

50. Βάσει της εφαρμοστέας εν προκειμένω αρχής της αναλογικότητας, το Δικαστήριο έκρινε επίσης με την ανωτέρω απόφαση ότι πρέπει να υφίσταται πραγματική σχέση μεταξύ του κόστους που συνεπάγεται η παροχή των υπηρεσιών, οι οποίες είναι προς όφελος του χρήστη, και του ύψους των τελών που υποχρεούται να καταβάλει¹⁸.

51. Δεν είναι δυνατόν να διαπιστωθεί στα υπό εξέταση τέλη η ύπαρξη μιας τέτοιας αντιστοιχίας.

52. Σύμφωνα με τις διαπιστώσεις του αιτούντος δικαστηρίου, τα τέλη επιβάλλονται προς εξισορρόπηση των οικονομικών βαρών που συνεπάγεται ο εκσυγχρονισμός και η βελτίωση των λιμενικών εγκαταστάσεων καθώς και για τη χρήση του λιμένα και άλλους συναφείς σκοπούς σχετικούς με τη βελτίωση της εξυπηρέτησής του ταξιδιωτικού κοινού. Περαιτέρω, από το άρθρο 6, παράγραφος 1, στοιχείο Β.ε, του νόμου 2399/1996 προκύπτει ότι 30 % των εσόδων από τα πάγια τέλη αποδίδεται στο Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο.

17 — Απόφαση Sea Land Service κ.λπ. (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 10, σκέψεις 41 και 42).

18 — Απόφαση Sea Land Service κ.λπ. (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 10, σκέψη 43).

53. Είναι αμφίβολο κατά πόσο τα έξοδα αυτά σχετικά με τις παρεχόμενες λιμενικές υπηρεσίες είναι προς όφελος του ταξιδιωτικού κοινού. Ειδικότερα, δεν είναι δυνατόν το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο να χρηματοδοτείται με πόρους από τέλη τα οποία υποχρεούται να καταβάλλει το ταξιδιωτικό κοινό για τη χρήση των λιμενικών υπηρεσιών.

54. Προ πάντων όμως δεν μπορεί να γίνει αντιληπτό για ποιον λόγο υπάρχει τόσο μεγάλη διαφορά στο ύψος των τελών ανάλογα με τον προορισμό. Το Λιμενικό Ταμείο προβάλλει μεν ότι οι παρασχεθείσες υπηρεσίες δεν μπορούν να συγκριθούν μεταξύ τους, διότι τα ταξίδια προς τρίτες χώρες απαιτούν αυξημένα μέτρα ασφαλείας και αυξημένους ελέγχους σε σχέση με τα ταξίδια εντός της Ελλάδος.

55. Δεν είναι σαφές όμως το είδος των χρηματοδοτούμενων μέσω των τελών μέτρων ασφαλείας, ελέγχων ή των λοιπών παροχών, που είναι ιδιαίτερος απαραίτητα για την εξυπηρέτηση των επιβατών που ταξιδεύουν σε τρίτες χώρες ώστε να δικαιολογείται μια τόσο μεγάλη διαφορά στο ύψος των τελών σε σύγκριση με τα τέλη που επιβάλλονται για περιηγητικά ταξίδια εντός της ημεδαπής.

56. Το ότι το ύψος των τελών δεν αποτελεί συνάρτηση των εξόδων προκύπτει ήδη από το γεγονός ότι η εθνική ρύθμιση προβλέπει τελείως διαφορετικά τέλη για διάφορες ομάδες τρίτων χωρών χωρίς να είναι δυνατό να διαπιστωθεί σαφώς η ύπαρξη ενός αντι-

κειμενικού κριτηρίου για τη διαφοροποίησή τους.

57. Η ρύθμιση περί τελών δεν δικαιολογείται ούτε βάσει της διατάξεως του άρθρου 77 ΕΚ την οποία επικαλείται το Λιμενικό Ταμείο. Το άρθρο 1 της ανωτέρω διατάξεως υποχρεώνει τους μεταφορείς να μην εισπράττουν κατά τη διέλευση των συνόρων φόρους δυσανάλογους με τα έξοδα που συνεπάγεται η διέλευση αυτή. Δεδομένου ότι η επιβολή των τελών εν προκειμένω στηρίζεται σε μια κρατική ρύθμιση, κρίσιμη δεν είναι η παράγραφος 1, αλλά η παράγραφος 2 η οποία απευθύνεται στα κράτη μέλη. Σύμφωνα με τη διάταξη αυτή τα κράτη μέλη «προσπαθούν να μειώσουν προοδευτικώς τα έξοδα αυτά».

58. Από τη διατύπωση αυτή δεν προκύπτει κάποιο συγκεκριμένο κριτήριο για τη διαμόρφωση του ύψους των τελών. Θα μπορούσε ενδεχομένως να εξεταστεί, στο πλαίσιο μιας συστηματικής ερμηνείας, η εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 77, παράγραφος 1, ΕΚ στα τέλη που επιβάλλει το κράτος. Συναφώς, θα έπρεπε να ληφθούν υπόψη και οι διατάξεις σχετικά με την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών εφόσον μπορούν να εφαρμοστούν στον τομέα των μεταφορών. Τα επίδικα λιμενικά τέλη, όπως ήδη διαπιστώθηκε, δεν συμβιβάζονται με την ανωτέρω αρχή, διότι δεν μπορεί να διαπιστωθεί η ύπαρξη σχέσεως μεταξύ του ύψους των τελών και των εξόδων για το παρεχόμενο αντάλλαγμα.

59. Κατά συνέπεια, στο δεύτερο ερώτημα πρέπει να δοθεί η εξής απάντηση:

Εθνική ρύθμιση η οποία προβλέπει υψηλότερα λιμενικά τέλη για τους επιβάτες με προορισμό τρίτη χώρα απ' αυτά που ισχύουν για τους επιβάτες με προορισμό εντός της ημεδαπής αποτελεί περιορισμό της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών που αντιβαίνει στο άρθρο 1, παράγραφος 1, του κανονισμού 4055/86, εφόσον το ύψος των τελών που υποχρεούνται να καταβάλλουν οι επιβάτες δεν αποτελεί συνάρτηση των εξόδων των λιμενικών υπηρεσιών που παρέχονται στους εκάστοτε επιβάτες.

Δ — Επί του τρίτου προδικαστικού ερωτήματος

60. Το τρίτο ερώτημα τέθηκε μόνο σε περίπτωση αποφατικής απάντησεως στο δεύτερο ερώτημα. Ωστόσο, το δεύτερο ερώτημα αποτελείται από δύο εναλλακτικά ερωτήματα, ήτοι αν επιτρέπεται ένα κράτος μέλος να διαφοροποιεί το ύψος των τελών ανάλογα με το αν ο προορισμός του ταξιδιού είναι στην ημεδαπή ή σε μια τρίτη χώρα ή αν αυτό συνιστά περιορισμό της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών. Δεν είναι σαφές τι εννοεί το αιτούν δικαστήριο στη συγκυρία αυτή ως αποφατική απάντηση στο δεύτερο ερώτημα.

61. Εν πάση περιπτώσει, αντικείμενο του ερωτήματος είναι αν η διαφοροποίηση των τελών αναλόγως της τρίτης χώρας, βάσει του κριτηρίου της αποστάσεως ή της γεωγραφικής θέσεως, είναι επιτρεπτή.

αφορά την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών, η επιβολή διαφορετικών τελών είναι επιτρεπτή μόνο στην περίπτωση κατά την οποία η διαφοροποίηση αυτή αποτελεί συνάρτηση των εξόδων τα οποία συνεπάγεται η παροχή των εκάστοτε χρηματοδοτούμενων με τα τέλη υπηρεσιών. Αντιθέτως, το κριτήριο της αποστάσεως του λιμένα προορισμού ή της γεωγραφικής θέσεώς του δεν είναι δυνατόν, αυτό και μόνο, να δικαιολογήσει την επιβολή λιμενικών τελών διαφορετικού ύψους. Κατά συνέπεια, δεν χρειάζεται να δοθεί χωριστή απάντηση στο τρίτο προδικαστικό ερώτημα.

62. Ήδη από την απάντηση στο δεύτερο προδικαστικό ερώτημα προκύπτει ότι, όσον

VII — Πρόταση

63. Βάσει των ανωτέρω σκέψεων προτείνω να απαντηθούν το πρώτο και το δεύτερο προδικαστικό ερώτημα ως εξής:

«1) Το άρθρο 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) 4055/1986 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 εθνική ρύθμιση η οποία είναι δυνατόν να ανασχέσει, να παρεμβάλει προσκόμματα ή να καταστήσει ολιγότερο ελκυστική την παροχή υπηρεσιών στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού ακόμη και στην περίπτωση κατά την οποία η εθνική ρύθμιση εφαρμόζεται αδιακρίτως

ιθαγενείας του παρέχοντος ή του λήπτου των υπηρεσιών και έστω και αν αναφέρεται στην παροχή υπηρεσιών στον τομέα των μεταφορών μεταξύ ενός κράτους μέλους και μιας τρίτης χώρας, εφόσον ο περιορισμός αυτός δεν δικαιολογείται από επιτακτικούς λόγους γενικού συμφέροντος και δεν είναι κατάλληλος, αναγκαίος και μη δυσανάλογος σε σχέση με τον επιδιωκόμενο σκοπό.

- 2) Εθνική ρύθμιση η οποία προβλέπει υψηλότερα λιμενικά τέλη για τους επιβάτες με προορισμό τρίτη χώρα απ' αυτά που ισχύουν για τους επιβάτες με προορισμό εντός της ημεδαπής αποτελεί περιορισμό της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών που αντιβαίνει στο άρθρο 1, παράγραφος 1, του κανονισμού 4055/86, εφόσον το ύψος των τελών που υποχρεούνται να καταβάλλουν οι επιβάτες δεν αποτελεί συνάρτηση των εξόδων των λιμενικών υπηρεσιών που παρέχονται στους εκάστοτε επιβάτες.»