

ARREST VAN HET HOF

20 februari 2001 *

In zaak C-205/99,

betreffende een verzoek aan het Hof krachtens artikel 234 EG van het Tribunal Supremo (Spanje), in het aldaar aanhangig geding tussen

Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir) e.a.

en

Administración General del Estado,

om een prejudiciële beslissing over de uitlegging van de artikelen 1, 2 en 4 van verordening (EEG) nr. 3577/92 van de Raad van 7 december 1992 houdende toepassing van het beginsel van het vrij verrichten van diensten op het zeevervoer binnen de lidstaten (cabotage in het zeevervoer) (PB L 364, blz. 7),

* Procestaal: Spaans.

wijst

HET HOF VAN JUSTITIE,

samengesteld als volgt: G. C. Rodríguez Iglesias, president, C. Gulmann en M. Wathelet, kamerpresidenten, D. A. O. Edward, P. Jann, L. Sevón, R. Schintgen, F. Macken, N. Colneric, S. von Bahr en C. W. A. Timmermans (rapporteur), rechters,

advocaat-generaal: J. Mischo,

griffier: D. Louterman-Hubeau, afdelingshoofd,

gelet op de schriftelijke opmerkingen ingediend door:

- Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir), vertegenwoordigd door T. García Peña, abogado,
- Fletamientos de Baleares SA, vertegenwoordigd door J. L. Goñi Etchevers, abogado,
- Unión Sindical Obrera (USO), vertegenwoordigd door B. Hernández Batailler, abogado,
- de Spaanse regering, vertegenwoordigd door N. Díaz Abad als gemachtigde,
- de Griekse regering, vertegenwoordigd door K. Paraskevopoulou-Grigoriou en S. Vodina als gemachtigden,
- de Franse regering, vertegenwoordigd door K. Rispal-Bellanger en D. Colas als gemachtigden,
- de Noorse regering, vertegenwoordigd door H. Seland als gemachtigde,

— de Commissie van de Europese Gemeenschappen, vertegenwoordigd door B. Mongin en M. Desantes als gemachtigden,

gezien het rapport ter terechtzitting,

gehoord de mondelinge opmerkingen van Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir), vertegenwoordigd door B. Hernández Bataller; de Spaanse regering, vertegenwoordigd door N. Díaz Abad; de Griekse regering, vertegenwoordigd door K. Paraskevopoulou-Grigoriou en S. Vodina; de Franse regering, vertegenwoordigd door M. Seam als gemachtigde; de Noorse regering, vertegenwoordigd door H. Seland, en de Commissie, vertegenwoordigd door M. Desantes, ter terechtzitting van 24 oktober 2000,

gehoord de conclusie van de advocaat-generaal ter terechtzitting van 30 november 2000,

het navolgende

Arrest

- ¹ Bij beschikking van 12 mei 1999, ingekomen bij het Hof op 31 mei daaraanvolgend, heeft het Tribunal Supremo krachtens artikel 234 EG drie prejudiciële vragen gesteld over de uitlegging van de artikelen 1, 2 en 4 van verordening (EEG) nr. 3577/92 van de Raad van 7 december 1992 houdende toepassing van het beginsel van het vrij verrichten van diensten op het zeevervoer binnen de lidstaten (cabotage in het zeevervoer) (PB L 364, blz. 7).

- 2 Deze vragen zijn gerezen in vier gedingen tussen respectievelijk Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir), Isleña de Navegación SA (Isnasa), Fletamientos de Baleares SA en Unión Sindical Obrera (USO) (hierna: „Analir e.a.”) en de Administración General del Estado, naar aanleiding van de beroepen die eerstgenoemden hebben ingesteld tot nietigverklaring van koninklijk besluit nr. 1466/1997 van 19 september 1997 houdende vaststelling van het wettelijk kader voor geregelde lijndiensten voor cabotage in het zeevervoer en maritieme diensten van algemeen belang (BOE nr. 226 van 20 september 1997, blz. 27712; hierna: „besluit nr. 1466”), op grond dat dit besluit in strijd zou zijn met de communautaire regelgeving.

Het toepasselijke recht

Het gemeenschapsrecht

- 3 Artikel 1, lid 1, van verordening nr. 3577/92 bepaalt:

„Met ingang van 1 januari 1993 wordt het vrij verrichten van zeevervoerdiensten binnen een lidstaat (cabotage in het zeevervoer) ingevoerd voor reders uit de Gemeenschap die met in een lidstaat geregistreerde schepen varen welke de vlag van een lidstaat voeren, mits die schepen voldoen aan alle eisen voor toelating tot cabotage van die lidstaat, met inbegrip van bij Euros geregistreerde schepen, zodra dit register door de Raad is goedgekeurd.”

4 Artikel 2 van verordening nr. 3577/92 bepaalt:

„In deze verordening:

1. wordt onder ‚zeevervoerdiensten binnen een lidstaat (cabotage in het zeevervoer)‘ verstaan: diensten die gewoonlijk tegen vergoeding worden verricht en met name het volgende omvatten:

a) ‚cabotage met het vasteland‘: het vervoer over zee van passagiers of goederen tussen havens op het vasteland of het hoofdgrondgebied van een lidstaat, waarbij geen eilanden worden aangedaan;

b) ‚off-shore-bevoorradingsdiensten‘: het vervoer over zee van passagiers of goederen tussen een haven in een lidstaat en installaties of bouwwerken op het continentale plat van die lidstaat;

c) ‚cabotage met eilanden‘: het vervoer over zee van passagiers of goederen tussen:

— havens op het vasteland en op een of meer eilanden van een lidstaat;

— havens op eilanden van een lidstaat;

Ceuta en Melilla worden op dezelfde wijze behandeld als havens op eilanden;

[...]

3. wordt onder 'openbare-dienstcontract' verstaan: een tussen de bevoegde instanties van een lidstaat en een reder uit de Gemeenschap gesloten contract dat ten doel heeft het publiek toereikende vervoerdiensten aan te bieden.

Het openbare-dienstcontract kan in het bijzonder het volgende omvatten:

- vervoerdiensten die voldoen aan vastgestelde normen inzake continuïteit, regelmaat, capaciteit en kwaliteit;
- complementaire vervoerdiensten;
- vervoerdiensten tegen welbepaalde prijzen en onder welbepaalde voorwaarden, met name voor bepaalde categorieën reizigers of voor bepaalde verbindingen;

— aanpassingen van de diensten aan de feitelijke behoeften;

4. wordt onder 'openbare-dienstverplichtingen' verstaan: de verplichtingen die de betrokken reder uit de Gemeenschap, indien hij zijn eigen commercieel belang in aanmerking zou nemen, niet of niet in dezelfde mate, noch onder dezelfde voorwaarden op zich zou nemen;

[...]"

- 5 Artikel 4 van verordening nr. 3577/92 luidt als volgt:

„1. Een lidstaat kan, als voorwaarde voor het verrichten van cabotagediensten, met scheepvaartmaatschappijen die aan geregelde diensten vanuit, tussen en naar eilanden deelnemen, openbare-dienstcontracten sluiten of hun openbare-dienstverplichtingen opleggen.

Wanneer een lidstaat openbare-dienstcontracten sluit of openbare-dienstverplichtingen oplegt, doet hij zulks op niet-discriminatoire grondslag voor alle reders uit de Gemeenschap.

2. Bij het opleggen van openbare-dienstverplichtingen beperken de lidstaten zich tot eisen inzake de havens die moeten worden aangedaan, de regelmaat, de continuïteit, de frequentie, de dienstverleningscapaciteit, de te heffen tarieven en de bemanning van het schip.

Indien zulks van toepassing is, dienen alle reders uit de Gemeenschap in aanmerking te komen voor compensaties die wegens openbare-dienstverplichtingen verschuldigd zijn.

3. Bestaande openbare-dienstcontracten mogen van kracht blijven tot hun looptijd verstreken is.”

6 Artikel 7 van verordening nr. 3577/92 bepaalt:

„Artikel 62 van het Verdrag is van toepassing op de onder deze verordening vallende materie.”

De nationale regeling

7 Artikel 7, lid 4, van de Spaanse wet nr. 27/1992 van 24 november 1992 betreffende de havens van de staat en de koopvaardij (BOE nr. 283 van 25 november 1992, blz. 39953) definieert „scheepvaartlijnen van openbaar belang” als lijnen die noodzakelijk zijn ter verzekering van de essentiële zeeverbindingen tussen de havens van het vasteland, tussen het vasteland en de Spaanse eilanden en tussen die eilanden onderling. Voorts staat het volgens deze bepaling aan de regering om vast te stellen, welke lijnen van openbaar belang zijn en met toepassing van welke middelen dat openbaar belang moet worden beschermd.

8 Artikel 4 van besluit nr. 1446 bepaalt:

„Ingevolge artikel 7, lid 4, juncto artikel 6, lid 1, sub h, van de Wet betreffende de havens van de staat en de koopvaardij worden als ‚scheepvaartlijnen van openbaar belang’ aangemerkt de geregelde diensten van cabotage met de eilanden; onder dit laatste begrip wordt verstaan het vervoer over zee van passagiers of goederen tussen havens op het vasteland en een of meer eilanden, alsook tussen havens op eilanden onderling, overeenkomstig artikel 2, lid 1, sub c, van verordening (EEG) nr. 3755/92.

Het verrichten van geregelde diensten op scheepvaartlijnen van openbaar belang is onderworpen aan de voorafgaande verlening van een administratieve vergunning, waaraan op haar beurt als voorschrift wordt verbonden dat de door het directoraat-generaal van de koopvaardij opgelegde openbare-dienstverplichtingen worden nagekomen. In uitzonderlijke gevallen kan de bevoegde autoriteit openbare-dienstcontracten sluiten om te verzekeren, dat er toereikende diensten worden aangeboden om de instandhouding van de zeeverbindingen te garanderen.”

- 9 De afgifte van de administratieve vergunning als bedoeld in besluit nr. 1446 is afhankelijk van twee soorten voorwaarden. In de eerste plaats bepaalt artikel 6 van dit besluit onder het opschrift „Voorwaarden voor verkrijging van een vergunning”:

„De vergunning tot exploitatie van een geregelde lijndienst voor cabotage met eilanden wordt verleend onder de volgende voorwaarden:

- a) De aanvrager is een reder of scheepvaartmaatschappij die heeft voldaan aan zijn of haar betalingsverplichtingen op het gebied van de belastingen en de sociale zekerheid.

- b) In het geval van huur of bevrachting moet de aanvrager aantonen, dat de eigenaar of de bevrachter van het schip heeft voldaan aan zijn betalingsverplichtingen op het gebied van de belastingen en de sociale zekerheid.

[...]

- e) De onderneming die houdster is van de schepen die op de lijn worden ingezet, moet hebben voldaan aan haar betalingsverplichtingen op het gebied van de belastingen en de sociale zekerheid.
- f) De aanvrager moet in de eerste helft van juni en december van elk jaar de stukken sub a, b, en e, waaruit blijkt dat hij heeft voldaan aan zijn betalingsverplichtingen op het gebied van de belastingen en de sociale zekerheid, actualiseren.

[...]”

- 10 Voorts bepaalt artikel 8 van besluit nr. 1466 onder het opschrift „Openbare-dienstverplichtingen”:

„1. Als openbare-dienstverplichtingen kunnen uitsluitend worden aangemerkt de voorschriften in de vergunning tot exploitatie van een geregelde lijn die betrekking hebben op de regelmaat en de continuïteit van de dienstverlening, de dienstverleningscapaciteit, de bemanning van het schip of de schepen en, in voorkomend geval, de havens die moeten worden aangedaan, de frequentie van de dienst en eventueel de te heffen tarieven.

De aan de exploitant op te leggen openbare-dienstverplichtingen dienen hoe dan ook te worden gebaseerd op objectieve redenen van algemeen belang die hun rechtvaardiging vinden in de noodzaak te verzekeren dat er voldoende geregelde diensten van zeevervoer worden aangeboden.

Deze verplichtingen moeten op zodanige wijze worden opgelegd, dat geen discriminatie plaatsvindt tussen ondernemingen die dezelfde of soortgelijke diensten op dezelfde of vergelijkbare lijnen aanbieden, zulks teneinde elke verstoring van de mededinging te voorkomen.

2. In uitzonderlijke gevallen kunnen economische voordelen worden toegekend ter compensatie van de aan de exploitant opgelegde openbare-dienstverplichtingen. De compensaties mogen geen discriminatie opleveren tussen soortgelijke diensten op dezelfde lijnen.

Het recht op een financiële compensatie voor de uitvoering van openbare-dienstverplichtingen kan op verzoek van de betrokken exploitant worden toegekend, wanneer een dergelijke compensatie niet ten laste van het ministerie van Openbare Werken is voorzien in de algemene aanbestedingsprocedure die met het oog op het creëren van geregelde lijndiensten met openbare-dienstverplichtingen is geopend.

Wanneer om toekenning van een financiële compensatie wordt verzocht, moet de onderneming die de vergunning voor de exploitatie van een geregelde lijn aanvraagt, vooraf ten overstaan van het directoraat-generaal van de koopvaardij aantonen, dat de lijn waarvoor zij een vergunning aanvraagt op zich rendabel zou zijn indien zij niet zou worden bezwaard met openbare-dienstverplichtingen.

De onderneming die erkenning van haar recht op compensatie wenst, moet eigener beweging de stukken verschaffen aan de hand waarvan het voorgaande bewijs wordt geleverd, gelijktijdig met de stukken die zij dient over te leggen om een exploitatievergunning te verkrijgen.

Het directoraat-generaal van de koopvaardij baseert zijn beoordeling in het bijzonder op het niveau van de mededinging dat de aangevraagde lijn zal voeren met de reeds bestaande lijnen, en neemt daarbij tevens de toegepaste tarieven in aanmerking.

3. Afgezien van de openbare-dienstverplichtingen van verordening (EEG) nr. 3577/92 die in de vergunning worden opgenomen, kan het directoraat-generaal van de koopvaardij overeenkomstig artikel 83, lid 2, van de Wet betreffende de havens van de staat en de koopvaardij specifieke openbare-dienstverplichtingen formuleren voor cabotagediensten verlenende scheepvaart-maatschappijen op het gebied van de reddingsvoorschriften, de veiligheid op zee, bestrijding van de verontreiniging, hygiëne en andere wezenlijke aspecten van openbaar nut of maatschappelijk belang. Deze specifieke aanvullende voorwaarden geven de betrokken ondernemingen in voorkomend geval recht op economische compensaties voor de extra kosten die de inachtneming daarvan met zich brengt.”

Het hoofdgeding en de prejudiciële vragen

- 11 Analir e.a. hebben afzonderlijke beroepen in rechte ingesteld, welke zaken vervolgens zijn gevoegd. Zij verzoeken het Tribunal Supremo, dat in casu in eerste en in laatste aanleg de bevoegde rechter is, besluit nr. 1446 nietig te verklaren. Tot staving van hun beroep hebben Analir e.a. gesteld, dat voornoemd besluit niet in overeenstemming is met het gemeenschapsrecht, in het bijzonder niet met verordening nr. 3577/92.

- 12 Van oordeel dat de oplossing van het bij hem aangebrachte geschil de uitlegging van voornoemde verordening vereist, heeft het Tribunal Supremo besloten de behandeling van de zaak te schorsen en het Hof de volgende prejudiciële vragen te stellen:

- „1. Kan artikel 4, juncto artikel 1, van verordening (EEG) nr. 3577/92 van de Raad van 7 december 1992 houdende toepassing van het beginsel van het vrij verrichten van diensten op het zeevervoer binnen de lidstaten (cabotage in het zeevervoer) aldus worden uitgelegd, dat het ingevolge deze bepaling is toegestaan te verlangen dat ondernemingen die lijnvaartdiensten verzorgen, vooraf een administratieve vergunning verkrijgen om cabotage met de eilanden te mogen verrichten?
2. Zo de eerste vraag bevestigend wordt beantwoord: mag het verkrijgen en het behoud van die administratieve vergunning afhankelijk worden gesteld van de vervulling van andere voorwaarden dan die welke in artikel 4, lid 2, van die verordening zijn gesteld, zoals de voorwaarde dat moet zijn voldaan aan de betalingsverplichtingen op het gebied van de belastingen en de sociale zekerheid?
3. Kan artikel 4, lid 1, van verordening nr. 3577/92 aldus worden uitgelegd, dat deze bepaling toestaat dat voor dezelfde lijn of hetzelfde zeetraject aan sommige scheepvaartmaatschappijen openbare-dienstverplichtingen worden opgelegd en tegelijkertijd met andere scheepvaartmaatschappijen openbare-dienstcontracten in de zin van artikel 1, lid 3, van de verordening worden gesloten ter verzekering van hetzelfde geregelde vervoer naar, vanuit en tussen de eilanden?”

De eerste vraag

- 13 Analir e.a. betogen, dat artikel 4, juncto artikel 1, van verordening nr. 3577/92 niet toestaat, dat het verrichten van cabotagediensten met eilanden afhankelijk wordt gesteld van een voorafgaande administratieve vergunning, zoals besluit nr. 1446 voorschrijft. Volgens hen volstaat een melding van het tijdstip van aanvang van de uitoefening van de activiteit op basis van een stelsel van vergunningen per categorie en van meldingsprocedures, onverminderd de mogelijkheid voor de administratie om openbare-dienstverplichtingen op te leggen.
- 14 Analir e.a. worden in hun betoog gesteund door de Noorse regering en de Commissie, die van mening zijn dat een stelsel van voorafgaande administratieve vergunningen dat algemeen van toepassing is, zonder dat er een daadwerkelijk verband is met de noodzaak om openbare vervoerdiensten te verzekeren tussen het vasteland en de Spaanse eilanden en tussen de eilanden onderling, niet voldoet aan de voorwaarden van de artikelen 2 en 4 van verordening nr. 3577/92. De tenuitvoerlegging van laatstgenoemde bepaling vergt volgens de Commissie, dat bedoelde noodzaak van geval tot geval en van scheepvaartlijn tot scheepvaartlijn wordt onderzocht.
- 15 De Spaanse regering betoogt daarentegen, dat het vereiste van een voorafgaande administratieve vergunning niet in strijd is met de liberalisatie van de cabotage in het zeevervoer met de eilanden. Volgens haar heeft de praktijk uitgewezen, dat het onmogelijk is elke lijn op uitvoerige wijze te rechtvaardigen; ook op andere markten die economisch geliberaliseerd zijn, zoals die van de telecommunicatie, is het verrichten van de diensten nog steeds onderworpen aan een vergunningstelsel. Indien men de rechtvaardigingsgronden die op het gebied van de telecommunicatie kunnen worden ingeroepen, toepast op de cabotagediensten in het zeevervoer, moet het de lidstaten op grond dat het om eilanden gaat, zijn toegestaan om verplichtingen van universele dienstverlening op te leggen door middel van voorafgaande administratieve vergunningen.
- 16 De Spaanse regering wordt in haar betoog gesteund door de Griekse regering, die stelt dat het nu juist met het oog op de bescherming van het openbaar belang is dat verordening nr. 3577/92 in artikel 4 — welke bepaling in samenhang met de

algemeen liberale geest van deze verordening dient te worden gelezen — voorziet in de mogelijkheid om openbare-dienstverplichtingen op te leggen door middel van voorafgaande administratieve vergunningen.

- 17 Om te beginnen zij eraan herinnerd, dat krachtens artikel 3, sub c, EG-Verdrag (thans, na wijziging, artikel 3, lid 1, sub c, EG) het optreden van de Gemeenschap een interne markt omvat, die wordt gekenmerkt door onder meer de afschaffing tussen de lidstaten van hinderpalen voor het vrije verkeer van diensten.
- 18 Ingevolge artikel 61 EG-Verdrag (thans, na wijziging, artikel 51 EG) wordt het vrije verkeer van diensten op het gebied van het vervoer geregeld door de bepalingen voorkomende in de titel betreffende het vervoer, waarvan ook artikel 84, lid 2, EG-Verdrag (thans, na wijziging, artikel 80, lid 2, EG) deel uitmaakt, dat de Raad van de Europese Unie machtigt om passende bepalingen voor de zeevaart vast te stellen.
- 19 Op basis van laatstgenoemde bepaling heeft de Raad verordening nr. 3577/92 vastgesteld, die de vrijheid van dienstverrichting ten uitvoer beoogt te leggen voor cabotage in het zeevervoer, onder de voorwaarden en met inachtneming van de uitzonderingen die daarin zijn voorzien.
- 20 Met het oog daarop legt artikel 1 van deze verordening duidelijk het beginsel van het vrij verrichten van cabotagediensten in het zeevervoer binnen de Gemeenschap vast. Zo zijn voor de sector cabotage in het zeevervoer de toepassingsvoorwaarden gedefinieerd van het inzonderheid in de artikelen 59 EG-Verdrag (thans, na wijziging, artikelen 49 EG) en 61 van het Verdrag neergelegde beginsel van het vrije verkeer van diensten.

- 21 Volgens vaste rechtspraak verlangt het vrije verkeer van diensten niet alleen de afschaffing van iedere discriminatie van de in een andere lidstaat gevestigde dienstverrichter op grond van diens nationaliteit, maar tevens de opheffing van iedere beperking — ook indien deze zonder onderscheid geldt voor binnenlandse dienstverrichters en dienstverrichters uit andere lidstaten — die de werkzaamheden van de dienstverrichter die in een andere lidstaat is gevestigd en aldaar rechtmatig gelijksoortige diensten verricht, verbiedt, belemmert of minder aantrekkelijk maakt (zie, onder meer, arresten van 25 juli 1991, Säger, C-76/90, Jurispr. blz. I-4221, punt 12; 9 augustus 1994, Vander Elst, C-43/93, Jurispr. blz. I-3803, punt 14; 28 maart 1996, Guiot, C-272/94, Jurispr. blz. I-1905, punt 10; 18 juni 1998, Corsica Ferries France, C-266/96, Jurispr. blz. I-3949, punt 56, en 23 november 1999, Arblade e.a., C-369/96 en C-376/96, Jurispr. blz. I-8453, punt 33).
- 22 Vastgesteld moet worden, dat een nationale bepaling als artikel 4 van besluit nr. 1446, die de verrichting van cabotagediensten in het zeevervoer afhankelijk stelt van de afgifte van een voorafgaande administratieve vergunning, het verrichten van die diensten belemmert of minder aantrekkelijk en dus een beperking op het vrije verkeer daarvan vormt (zie, in die zin, arrest Vander Elst, reeds aangehaald, punt 15, en arrest van 9 maart 2000, Commissie/België, C-355/98, Jurispr. blz. I-1221, punt 35).
- 23 Niettemin betoogt de Spaanse regering, dat de lidstaten krachtens artikel 4 van verordening nr. 3577/92 als voorwaarde voor het verrichten van cabotagediensten in het zeevervoer openbare-dienstverplichtingen kunnen opleggen en daartoe een stelsel van voorafgaande administratieve vergunningen in het leven kunnen roepen.
- 24 Op dit punt moet in de eerste plaats worden opgemerkt, dat de formulering van artikel 4 van verordening nr. 3577/92 op zich geen houvast biedt voor de beantwoording van de vraag, of een stelsel van voorafgaande administratieve vergunningen als middel kan worden gehanteerd om de in dit artikel vermelde openbare-dienstverplichtingen op te leggen.

- 25 In de tweede plaats moet eraan worden herinnerd, dat de vrijheid van dienstverrichting, als fundamenteel verdragsbeginsel, slechts kan worden beperkt door regelingen die hun rechtvaardiging vinden in dwingende redenen van algemeen belang en die van toepassing zijn op alle personen of ondernemingen die een activiteit uitoefenen op het grondgebied van de lidstaat van ontvangst. Bovendien moet de betrokken nationale regeling, wil zij gerechtvaardigd zijn, geschikt zijn om de verwezenlijking van het gestelde doel te waarborgen en mag zij niet verder gaan dan ter bereiking van dat doel noodzakelijk is (zie, in die zin, arrest Säger, reeds aangehaald, punt 15; arresten van 31 maart 1993, Kraus, C-19/92, Jurispr. blz. I-1663, punt 32, en 30 november 1995, Gebhard, C-55/94, Jurispr. blz. I-4165, punt 37; arrest Guiot, reeds aangehaald, punten 11 en 13).
- 26 Bijgevolg moet worden onderzocht, of de invoering van een stelsel van voorafgaande administratieve vergunningen gerechtvaardigd kan zijn als instrument om openbare-dienstverplichtingen op te leggen.
- 27 Op dit punt moet om te beginnen worden vastgesteld, dat niet valt te ontkennen dat het nagestreefde doel, te weten het waarborgen dat er voldoende geregelde zeevervoerlijnen vanuit, naar en tussen de eilanden bestaan, een wettig algemeen belang vertegenwoordigt.
- 28 Immers, enerzijds is de mogelijkheid om openbare-dienstverplichtingen voor cabotage in het zeevervoer met en tussen de eilanden op te leggen, uitdrukkelijk erkend in artikel 4 van verordening nr. 3577/92. Anderzijds houdt het Verdrag, zoals gewijzigd bij het Verdrag van Amsterdam, in zijn voorschriften rekening met het bijzondere karakter van de insulaire regio's, zoals volgt uit de artikelen 158, tweede alinea, EG en 299, lid 2, EG. Dit bijzondere karakter wordt ook genoemd in Verklaring nr. 30 betreffende insulaire regio's, die aan de Slotakte van Amsterdam is gehecht.
- 29 Dit neemt echter niet weg, dat uit deze bepalingen niet kan worden afgeleid, dat alle cabotagediensten met of tussen de eilanden binnen een en dezelfde lidstaat wegens het insulaire karakter daarvan als openbare diensten moeten worden aangemerkt.

- 30 Als tweede komt dus de vraag aan de orde, of een stelsel van voorafgaande administratieve vergunningen noodzakelijk is ter bereiking van het nagestreefde doel.
- 31 Dienaangaande moet allereerst worden opgemerkt, dat het vereiste van openbare-dienstverplichtingen beoogt te zorgen voor passend geregeld vervoer naar, vanuit, en tussen de eilanden, zoals de negende overweging van de considerans van verordening nr. 3577/92 preciseert.
- 32 Voorts zijn openbare-dienstverplichtingen in artikel 2, lid 4, van voornoemde verordening gedefinieerd als de verplichtingen die de betrokken reder uit de Gemeenschap, indien hij zijn eigen commercieel belang in aanmerking zou nemen, niet of niet in dezelfde mate, noch onder dezelfde voorwaarden op zich zou nemen.
- 33 Voor het overige is het begrip openbare-dienstcontract, als bedoeld in artikel 4 van verordening nr. 3577/92, in artikel 2, lid 3, van deze verordening uitdrukkelijk gedefinieerd als een contract dat ten doel heeft het publiek toereikende vervoerdiensten aan te bieden.
- 34 Uit het voorgaande volgt, dat de toepassing van een stelsel van voorafgaande administratieve vergunningen als middel om openbare-dienstverplichtingen op te leggen vooronderstelt, dat de bevoegde nationale autoriteiten tevoren hebben vastgesteld, dat er op bepaalde trajecten onvoldoende geregelde vervoerdiensten zouden zijn indien het verrichten van die diensten uitsluitend aan de marktwerking werd overgelaten. Met andere woorden, er moet kunnen worden aangetoond, dat er een reële behoefte aan openbare diensten bestaat.
- 35 Voorts is een stelsel van voorafgaande administratieve vergunningen slechts gerechtvaardigd indien wordt aangetoond, dat dat stelsel noodzakelijk is om openbare-dienstverplichtingen te kunnen opleggen en dat het evenredig is in verhouding tot het beoogde doel, in dier voege dat hetzelfde niet kan worden bereikt met maatregelen die het vrije dienstenverkeer minder beperken, met name

door een systeem van aangiften achteraf (zie, in die zin, arrest van 14 december 1995, Sanz de Lera e.a., C-163/94, C-165/94 en C-250/94, Jurispr. blz. I-4821, punten 23-28).

- 36 In dit verband kan niet worden uitgesloten, dat de voorafgaande administratieve vergunning als zodanig een passend middel is om de inhoud van de aan een individuele reder op te leggen openbare-dienstverplichtingen nader te bepalen met inachtneming van zijn bijzondere situatie of om vooraf te onderzoeken of een reder in staat zal zijn die verplichtingen na te komen.
- 37 Een dergelijk stelsel kan echter geen rechtvaardiging vormen voor een discretionair optreden van de nationale autoriteiten waardoor de communautaire voorschriften, met name die betreffende een fundamentele vrijheid zoals die in casu in geding is, van hun nuttig effect worden beroofd (zie aldus arrest van 23 februari 1995, Bordessa e.a., C-358/93 en C-416/93, Jurispr. blz. I-361, punt 25, en arrest Sanz de Lera e.a., reeds aangehaald, punt 25).
- 38 Wil een stelsel van voorafgaande administratieve vergunningen dus gerechtvaardigd zijn, niettegenstaande het feit dat het aan een fundamentele vrijheid derogeert, dan moet het hoe dan ook zijn gebaseerd op objectieve criteria, die niet-discriminatoir en voor de betrokken ondernemingen vooraf kenbaar zijn; aldus wordt een grens gesteld aan de wijze van uitoefening van de beoordelingsvrijheid van de nationale autoriteiten en wordt willekeur voorkomen. De aard en de strekking van de door middel van een stelsel van voorafgaande administratieve vergunningen op te leggen openbare-dienstverplichtingen moeten dus tevoren kenbaar worden gemaakt aan de betrokken ondernemingen. Bovendien moet elke persoon die wordt geraakt door een restrictieve maatregel die op een dergelijke derogatie is gebaseerd, over een rechtsmiddel beschikken.
- 39 Het staat aan de verwijzende rechter om te onderzoeken en te bepalen, of het stelsel van voorafgaande administratieve vergunningen waar het in het bij hem aanhangig gemaakte geschil om gaat, aan deze voorwaarden en criteria voldoet.

40 Gelet op het voorgaande moet de eerste vraag aldus worden beantwoord, dat ingevolge artikel 4 juncto artikel 1 van verordening nr. 3577/92 het verrichten van geregelde cabotagediensten voor het zeevervoer vanuit, naar en tussen eilanden slechts afhankelijk mag worden gesteld van de afgifte van een voorafgaande administratieve vergunning, wanneer:

- kan worden aangetoond, dat er een reële behoefte aan openbare diensten bestaat wegens de ontoereikendheid van de geregelde zeevervoerdiensten in een situatie van vrije mededinging;
- bovendien wordt aangetoond, dat dit stelsel van voorafgaande administratieve vergunningen noodzakelijk en evenredig is in verhouding tot het beoogde doel;
- dit stelsel gebaseerd is op objectieve criteria, die niet-discriminatoir en vooraf kenbaar voor de betrokken ondernemingen zijn.

De tweede vraag

41 Met zijn tweede vraag wenst de verwijzende rechter te vernemen of, indien de eerste vraag bevestigend wordt beantwoord, de afgifte en het behoud van een voorafgaande administratieve vergunning afhankelijk mogen worden gesteld van de inachtneming van bepaalde, andere dan de in artikel 4, lid 2, van verordening nr. 3577/92 bedoelde voorwaarden, zoals de voorwaarde dat moet zijn voldaan aan de betalingsverplichtingen op het gebied van de belastingen en de sociale zekerheid.

- 42 Op dit punt betogen Analir e.a., daarin gesteund door de Noorse regering, dat de verplichting om te hebben voldaan aan de betalingsverplichtingen op het gebied van de belastingen en de sociale zekerheid, geen specifiek verband houdt met het zeevervoer dat voorwerp is van de voorafgaande administratieve vergunning. Bovendien behoort een dergelijke verplichting niet tot de openbare-dienstverplichtingen van artikel 4, lid 2, van voornoemde verordening. Analir e.a. leiden hieruit af, dat een nationale regeling die de afgifte en het behoud van een voorafgaande administratieve vergunning afhankelijk stelt van de inachtneming van andere voorwaarden dan die bedoeld in verordening nr. 3577/92, een nationale maatregel vormt die een nieuwe beperking oplegt aan de feitelijk bereikte vrijheid in de zin van artikel 62 EG (ingetrokken bij het Verdrag van Amsterdam) en dus in strijd is met het EG-Verdrag.
- 43 De Spaanse regering is van mening, dat de voorwaarde in artikel 6 van besluit nr. 1466 dat aan de betalingsverplichtingen op het gebied van de belastingen en de sociale zekerheid moet zijn voldaan, een algemene voorwaarde voor de afgifte van de voorafgaande administratieve vergunning is en geen „openbare-dienstverplichting” in de zin van verordening nr. 3577/92. Bijgevolg gaat deze bepaling volgens haar niet verder dan de vereisten van artikel 4, lid 2, van voornoemde verordening en is zij dus verenigbaar met het gemeenschapsrecht.
- 44 De Commissie stelt, dat de in artikel 6 van besluit nr. 1466 genoemde voorwaarden gedekt zijn door de verwijzing naar de „dienstverleningscapaciteit” in artikel 4, lid 2, van verordening nr. 3577/92. Dit begrip omvat volgens haar namelijk niet alleen de economische capaciteit van de reder uit de Gemeenschap, maar ook diens financiële capaciteit.
- 45 Zoals uit het antwoord op de eerste vraag voortvloeit kan het, mits aan bepaalde voorwaarden is voldaan, verenigbaar zijn met het gemeenschapsrecht indien de lidstaten door middel van een voorafgaande administratieve vergunning openbare-dienstverplichtingen voor bepaalde cabotagediensten voor het zeevervoer oplegen.

- 46 Voorzover zulks het geval mocht zijn, wenst de verwijzende rechter met zijn tweede vraag in wezen te vernemen, of een lidstaat die voornemens is openbare-dienstverplichtingen op te leggen voor cabotage in het zeevervoer vanuit, naar en tussen de eilanden, de afgifte van een vergunning voor het verrichten van die cabotagediensten afhankelijk mag stellen van de voorwaarde dat de reder zijn betalingsverplichtingen op het gebied van de belastingen en de sociale zekerheid is nagekomen.
- 47 In dit verband moet eraan worden herinnerd, dat de openbare-dienstverplichtingen die krachtens artikel 4, lid 2, van verordening nr. 3577/92 mogen worden opgelegd, betrekking moeten hebben op eisen inzake de havens die moeten worden aangedaan, de regelmaat, de continuïteit, de frequentie, de dienstverleningscapaciteit, de te heffen tarieven en de bemanning van het schip. Dat de reder moet hebben voldaan aan zijn betalingsverplichtingen op het gebied van de belastingen en de sociale zekerheid, wordt nergens uitdrukkelijk als voorwaarde genoemd. Inderdaad kan een dergelijke voorwaarde, afzonderlijk bezien, niet als een openbare-dienstverplichting worden beschouwd.
- 48 Wanneer aan reders uit de Gemeenschap echter door middel van een voorafgaande vergunning openbare-dienstverplichtingen voor cabotage in het zeevervoer worden opgelegd, kan de door een lidstaat verrichte controle om na te gaan of die reders hebben voldaan aan hun betalingsverplichtingen op het gebied van de belastingen en de sociale zekerheid, worden geacht betrekking te hebben op een vereiste dat valt onder het begrip „dienstverleningscapaciteit” als genoemd in artikel 4, lid 2, van voornoemde verordening.
- 49 Indien immers aan een reder uit de Gemeenschap openbare-dienstverplichtingen zijn opgelegd aangaande bijvoorbeeld de regelmaat van de te verrichten cabotagedienst, kan uit de omstandigheid dat die reder zich in een financieel benarde situatie bevindt — waarvoor onbetaalde belastingschulden of schulden van sociale zekerheid een aanwijzing kunnen zijn — worden afgeleid, dat hij op lange of op minder lange termijn niet in staat zou kunnen zijn de hem opgelegde openbare diensten te verrichten.

- 50 Bijgevolg mag de lidstaat de solvabiliteit onderzoeken van een reder uit de Gemeenschap die openbare-dienstverplichtingen op het gebied van cabotage in het zeevervoer verricht, teneinde na te gaan of die reder financieel in staat is de hem opgedragen diensten te verrichten, en mag hij daartoe als eis stellen dat de reder heeft voldaan aan zijn betalingsverplichtingen op het gebied van de belastingen en de sociale zekerheid. Het spreekt voor zich, dat een dergelijk vereiste op niet-discriminatoire grondslag moet worden toegepast.
- 51 Mitsdien moet de tweede vraag aldus worden beantwoord, dat het gemeenschapsrecht zich niet verzet tegen de bevoegdheid van een lidstaat om in de voorwaarden voor de afgifte en het behoud van een voorafgaande administratieve vergunning, als middel om aan een reder uit de Gemeenschap openbare-dienstverplichtingen op te leggen, een voorwaarde op te nemen als het vereiste dat de reder moet hebben voldaan aan zijn betalingsverplichtingen op het gebied van de belastingen en de sociale zekerheid, waardoor de lidstaat de solvabiliteit van de reder kan controleren en derhalve in staat is, zijn „dienstverleningscapaciteit” na te gaan, mits een dergelijke voorwaarde op niet-discriminatoire grondslag wordt toegepast.

De derde vraag

- 52 De verwijzende rechter wenst met zijn derde vraag te vernemen, of artikel 4, lid 1, van verordening nr. 3577/92 aldus moet worden uitgelegd, dat een lidstaat voor dezelfde lijn of hetzelfde traject ter verzekering van hetzelfde geregelde verkeer naar, vanuit en tussen de eilanden, aan scheepvaartmaatschappijen openbare-dienstverplichtingen mag opleggen en tegelijkertijd met andere scheepvaartmaatschappijen openbare-dienstcontracten in de zin van artikel 2, lid 3, van voornoemde verordening mag sluiten.
- 53 Om te beginnen moet worden opgemerkt, dat de formulering van deze vraag een kennelijke typefout bevat. De verwijzing in deze vraag naar „artikel 1, lid 3”, van

verordening nr. 3577/92 moet worden gelezen als „artikel 2, lid 3” van deze verordening, want eerstgenoemd artikel is niet relevant voor de beantwoording van bedoelde vraag. Overigens heeft artikel 1 van voornoemde verordening geen derde lid.

- 54 Analir e.a. betogen op dit punt in hoofdzaak, dat de sluiting van openbare-dienstcontracten of het opleggen van openbare-dienstverplichtingen aan de marktdeelnemers krachtens artikel 4 van verordening nr. 3577/92 een keuze van de lidstaten tussen twee mogelijkheden behelst; deze mogelijkheden mogen niet gelijktijdig worden aangewend. Wanneer voor bepaalde lijnen met marktdeelnemers „openbare-dienstcontracten” worden gesloten, terwijl aan andere marktdeelnemers, die dezelfde lijnen bedienen, „openbare-dienstverplichtingen” worden opgelegd, is zulks tegenstrijdig en wordt de vrije mededinging in de zin van de terzake geldende verdragsbepalingen verstoord.
- 55 Meer in het bijzonder stellen Analir e.a., dat de marktdeelnemer die met de bevoegde autoriteiten een „openbare-dienstcontract” sluit, voor de geleverde vervoerdiensten specifieke subsidies ontvangt, zulks in tegenstelling tot de andere exploitanten. Telt men daar de omstandigheid bij op dat de marktdeelnemers die een dergelijk „openbare-dienstcontract” sluiten, hetzij overheidsbedrijven zijn, hetzij ondernemingen die van oudsher een monopolie hebben, dan levert de daaruit voortvloeiende situatie schending van artikel 90, lid 1, EG-Verdrag (thans artikel 86, lid 1, EG) op wegens discriminatie en vervalsing van de mededingsregels.
- 56 De Spaanse regering meent daarentegen, dat de twee manieren waarop cabotagediensten in het zeevervoer kunnen worden verricht, namelijk door middel van een „openbare-dienstcontract” en door middel van „openbare-dienstverplichtingen”, als bedoeld in artikel 4 van verordening nr. 3577/92, kunnen samengaan. De twee stelsels die het mogelijk maken om in de verlening van openbare diensten te voorzien — de sluiting van een contract of het opleggen van openbare-dienstverplichtingen aan de reder — hebben geheel verschillende

doelstellingen. De lidstaat legt openbare-dienstverplichtingen op om te garanderen dat het verrichten van een bepaalde openbare dienst aan zekere minimum-eisen voldoet. In voorkomend geval kan de lidstaat dit stelsel aanvullen door de sluiting van een contract.

- 57 De Franse regering, wier schriftelijke opmerkingen zich tot deze derde vraag beperken, steunt het betoog van de Spaanse regering. Zij meent namelijk, dat de criteria om gebruik te maken van openbare-dienstcontracten respectievelijk van openbare-dienstverplichtingen, van elkaar verschillen, zodat deze twee instrumenten tegelijkertijd voor een zelfde traject kunnen worden ingezet, ongeacht welk instrument het eerst is gebruikt.
- 58 De Noorse regering heeft haar schriftelijke opmerkingen ter terechtzitting genuanceerd met de opmerking, dat elke lidstaat eerst het wenselijk geachte niveau van de dienstverlening in de cabotage op zijn grondgebied moet vaststellen voor sommige of alle lijnen waarop cabotagediensten vanuit, naar en tussen de eilanden wordt verricht. Vervolgens moet de lidstaat onderzoeken, of de markt zelf in staat is dat niveau op de te bedienen lijnen of trajecten te verwezenlijken, zonder dat tussenkomst van de overheid noodzakelijk is. Indien dit niet het geval is, moet de betrokken lidstaat ten slotte nagaan, of de oplegging van openbare-dienstverplichtingen aan de reders uit de Gemeenschap kan bewerkstelligen, dat het door hem gewenste niveau van de dienstverlening in de cabotage wordt bereikt. Enkel en alleen wanneer dat niveau niet kan worden verzekerd door aan die reders opgelegde openbare-dienstverplichtingen, kan de lidstaat tot de sluiting van een openbare-dienstcontract met een van hen overgaan.
- 59 De Commissie meent, dat er in beginsel geen enkele belemmering voor een lidstaat is om algemeen openbare-dienstverplichtingen op te leggen en tegelijkertijd voor een of meer van de lijnen waarvoor die verplichtingen zijn opgelegd openbare-dienstcontracten te sluiten, teneinde een toereikend niveau van dienstverlening te verzekeren. Wanneer beide middelen tegelijkertijd worden gebruikt, moet de omvang van de openbare-dienstverplichtingen echter zo gering mogelijk zijn, teneinde geen hinderpalen op te werpen die tot een verstoring van de mededinging kunnen leiden.

- 60 Uit de bewoordingen van artikel 4, lid 1, van verordening nr. 3577/92 kan niet worden opgemaakt, of de twee in deze bepaling voorziene wijzen van uitvoering van de openbare dienstverlening, te weten het openbare-dienstcontract en de oplegging van openbare-dienstverplichtingen aan de reders, door de lidstaten gelijktijdig of enkel alternatief kunnen worden aangewend.
- 61 Blijkens de negende overweging van de considerans van verordening nr. 3577/92 dienen beide instrumenten hetzelfde doel, namelijk het verzekeren van een toereikend niveau van geregelde zeevervoerdiensten vanuit, naar en tussen de eilanden.
- 62 Deze twee instrumenten verschillen echter zowel qua aard als qua intensiteit van elkaar.
- 63 Zo stelt gebruikmaking van de contractuele weg het openbaar gezag in staat te bewerkstelligen, dat de reder zich ertoe verplicht de in het contract vastgelegde diensten op het gebied van het zeevervoer te verrichten. Daar staat tegenover, dat de reder zich in beginsel slechts tot dergelijke prestaties zal willen verbinden indien de lidstaat zich tot een tegenprestatie verbindt, zoals het verstrekken van een financiële compensatie.
- 64 Indien openbare-dienstverplichtingen daarentegen niet via de contractuele weg worden opgelegd, blijft de reder in beginsel vrij om af te zien van het verrichten van de betrokken vervoerdiensten. Uitsluitend ingeval hij die diensten wenst te leveren, moet hij daarbij de opgelegde verplichtingen in acht nemen. Bovendien

kan krachtens artikel 4, lid 2, tweede alinea, van verordening nr. 3577/92 ook in dit geval financiële compensatie worden geboden, zoals de in casu in geding zijnde Spaanse regeling aantoonde.

- 65 Derhalve blijkt bij vergelijking van de kenmerken van de twee manieren waarop de dienstverlening in de cabotage in het zeevervoer kan worden geëffectueerd, dat het instrument van het contract de staat betere waarborgen biedt dan de betrokken diensten ook daadwerkelijk zullen worden geleverd. Zoals de Spaanse regering voorts terecht heeft opgemerkt, kan de contractuele weg in geval van opzegging van het contract waarborgen, dat de dienstverrichter de dienst blijft leveren totdat een nieuw contract is gesloten, welke waarborg normaliter slechts zal worden verkregen in ruil voor een tegenprestatie.
- 66 Gezien de kenmerken van de twee instrumenten en mede gelet op de doelstellingen ervan, is er geen reden om uit te sluiten dat zij gelijktijdig voor een zelfde vervoertraject of -lijn worden aangewend teneinde een bepaald niveau van dienstverlening te verzekeren. Indien namelijk het bereikte niveau van dienstverlening niet voldoende wordt geacht, zelfs niet nadat openbare-dienstverplichtingen aan de reders zijn opgelegd, of wanneer er specifieke lacunes blijven bestaan, kan de aanvullende dienstverrichting, om de redenen die de advocaat-generaal in de punten 109 tot en met 111 van zijn conclusie heeft genoemd, worden verzekerd door een openbare-dienstcontract te sluiten, zoals in de Spaanse regeling is voorzien.
- 67 Ofschoon verordening nr. 3577/92, meer in het bijzonder artikel 4 ervan, zich derhalve niet verzet tegen een nationale regeling zoals die in het hoofdgeding, volgens welke gebruik mag worden gemaakt van het instrument van het openbare-dienstcontract wanneer de aan de reder voor een bepaalde lijn of een bepaald traject van geregelde diensten van cabotage in het zeevervoer vanuit, naar en tussen de eilanden opgelegde openbare-dienstverplichtingen ontoereikend zijn gebleken om een voldoende vervoerniveau te verzekeren, is een dergelijke gelijktijdige toepassing van deze twee instrumenten in een concreet geval slechts

verenigbaar met het gemeenschapsrecht, voorzover aan een aantal nauwkeurige voorwaarden wordt voldaan.

- 68 Dienaangaande blijkt in de eerste plaats uit punt 34 van dit arrest, dat de lidstaten slechts openbare-dienstverplichtingen aan de reders uit de Gemeenschap mogen opleggen, wanneer een reële behoefte aan openbare diensten is aangetoond. Dit geldt ook voor de sluiting van een openbare-dienstcontract. Een eventuele combinatie van beide instrumenten voor een zelfde lijn of traject is slechts gerechtvaardigd, wanneer aan diezelfde voorwaarde is voldaan.
- 69 In de tweede plaats moet, zoals ook uit artikel 4, leden 1 en 2, van verordening nr. 3577/92 voortvloeit, een gelijktijdige toepassing van beide instrumenten geschieden op niet-discriminatoire grondslag ten aanzien van alle reders uit de Gemeenschap.
- 70 In de derde plaats betreft het een belemmering van de vrijheid van dienstverrichting op het gebied van cabotage in het zeevervoer, zodat een eventuele gelijktijdige toepassing van beide instrumenten slechts gerechtvaardigd is en verenigbaar met artikel 4, leden 1 en 2, gelezen in samenhang met artikel 1 van voornoemde verordening, indien zij strookt met het evenredigheidsbeginsel. Met andere woorden, de combinatie van de twee wijzen waarop bedoelde diensten kunnen worden verricht, moet geschikt zijn om een toereikend niveau van de diensten te verzekeren en mag geen beperkende gevolgen voor het vrije verkeer van cabotagediensten in het zeevervoer hebben die verder gaan dan ter bereiking van het beoogde doel noodzakelijk is.
- 71 Mitsdien moet de derde vraag aldus worden beantwoord, dat artikel 4, lid 1, van verordening nr. 3577/92 in dier voege moet worden uitgelegd, dat een lidstaat voor een zelfde scheepvaartlijn of -traject, ter verzekering van hetzelfde geregelde verkeer vanuit, naar en tussen eilanden, aan scheepvaartmaatschappijen openbare-dienstverplichtingen mag opleggen en tegelijkertijd met andere ondernemingen

openbare-dienstcontracten in de zin van artikel 2, lid 3, van deze verordening mag sluiten, voorzover een reële behoefte aan openbare diensten kan worden aangetoond en voorzover die gelijktijdige toepassing op niet-discriminatoire grondslag geschiedt en gerechtvaardigd is in verhouding tot het nagestreefde doel van openbaar belang.

Kosten

- 72 De kosten door de Spaanse, de Griekse, de Franse en de Noorse regering alsmede de Commissie wegens indiening van hun opmerkingen bij het Hof gemaakt, kunnen niet voor vergoeding in aanmerking komen. Ten aanzien van de partijen in het hoofdgeding is de procedure als een aldaar gerezen incident te beschouwen, zodat de nationale rechterlijke instantie over de kosten heeft te beslissen.

HET HOF VAN JUSTITIE,

uitspraak doende op de door het Tribunal Supremo bij beschikking van 12 mei 1999 gestelde vragen, verklaart voor recht:

- 1) Ingevolge artikel 4 juncto artikel 1 van verordening (EEG) nr. 3577/92 van de Raad van 7 december 1992 houdende toepassing van het beginsel van het vrij verrichten van diensten op het zeevervoer binnen de lidstaten (cabotage

in het zeevervoer) mag het verrichten van geregelde cabotagediensten vanuit, naar en tussen eilanden slechts afhankelijk worden gesteld van de afgifte van een voorafgaande administratieve vergunning, wanneer:

- kan worden aangetoond, dat er een reële behoefte aan openbare diensten bestaat wegens de ontoereikendheid van de geregelde zeevervoerdiensten in een situatie van vrije mededinging;
 - bovendien wordt aangetoond, dat dit stelsel van voorafgaande administratieve vergunningen noodzakelijk en evenredig is in verhouding tot het beoogde doel;
 - dit stelsel gebaseerd is op objectieve criteria, die niet-discriminatoir en vooraf kenbaar voor de betrokken ondernemingen zijn.
- 2) Het gemeenschapsrecht verzet zich niet tegen de bevoegdheid van een lidstaat om in de voorwaarden voor de afgifte en het behoud van een voorafgaande administratieve vergunning, als middel om aan een reder uit de Gemeenschap openbare-dienstverplichtingen op te leggen, een voorwaarde op te nemen als het vereiste dat de reder moet hebben voldaan aan zijn betalingsverplichtingen op het gebied van de belastingen en de sociale zekerheid, waardoor de lidstaat de solvabiliteit van de reder kan controleren en derhalve in staat is, zijn „dienstverleningscapaciteit” na te gaan, mits een dergelijke voorwaarde op niet-discriminatoire grondslag wordt toegepast.

- 3) Artikel 4, lid 1, van verordening nr. 3577/92 moet in dier voege worden uitgelegd, dat een lidstaat voor een zelfde scheepvaartlijn of -traject, ter verzekering van hetzelfde geregelde verkeer vanuit, naar en tussen eilanden, aan scheepvaartmaatschapijen openbare-dienstverplichtingen mag opleggen en tegelijkertijd met andere ondernemingen openbare-dienstcontracten in de zin van artikel 2, lid 3, van deze verordening mag sluiten, voorzover een reële behoefte aan openbare diensten kan worden aangetoond en voorzover die gelijktijdige toepassing op niet-discriminatoire grondslag geschiedt en gerechtvaardigd is in verhouding tot het nagestreefde doel van openbaar belang.

Rodríguez Iglesias	Gulmann	Wathelet
Edward	Jann	Sevón
Macken	Colneric	von Bahr
		Schintgen
		Timmermans

Uitgesproken ter openbare terechtzitting te Luxemburg op 20 februari 2001.

De griffier

De president

R. Grass

G. C. Rodríguez Iglesias