

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ
της 20ής Φεβρουαρίου 2001 *

Στην υπόθεση C-205/99,

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

Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir) κ.λπ.

και

Administración General del Estado,

η έκδοση προδικαστικής αποφάσεως ως προς την ερμηνεία των άρθρων 1, 2 και 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) 3577/92 του Συμβουλίου, της 7ης Δεκεμβρίου 1992, για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ) (ΕΕ L 364, σ. 7),

* Γλώσσα διαδικασίας: η ισπανική.

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ,

συγκείμενο από τους G. C. Rodríguez Iglesias, Πρόεδρο, C. Gulmann και M. Wathelet, προέδρους τμήματος, D. A. O. Edward, P. Jann, L. Sevón, R. Schintgen, F. Macken, N. Colneric, S. von Bahr και C. W. A. Timmermans (εισηγητή), δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: J. Mischo,
γραμματέας: D. Louterman-Hubeau, προϊσταμένη τμήματος,

λαμβάνοντας υπόψη τις γραπτές παρατηρήσεις που κατέθεσαν:

- η Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir), εκπροσωπούμενη από τον T. García Peña, abogado,
- η Fletamientos de Baleares SA, εκπροσωπούμενη από τον J. L. Goñi Etchevers, abogado,
- η Unión Sindical Obrera (USO), εκπροσωπούμενη από τον B. Hernández Bataller, abogado,
- η Ισπανική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από την N. Díaz Abad,
- η Ελληνική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τις Κ. Παρασκευοπούλου-Γρηγορίου και Σ. Βώδινα,
- η Γαλλική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από την K. Rispal-Bellanger και τον D. Colas,
- η Νορβηγική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον H. Seland,

— η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπούμενη από τους B. Mongin και M. Desantes,

έχοντας υπόψη την έκθεση ακροατηρίου,

αφού άκουσε τις προφορικές παρατηρήσεις της Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir), εκπροσωπούμενης από τον B. Hernández Bataller, της Ισπανικής Κυβερνήσεως, εκπροσωπούμενης από τη N. Díaz Abad, της Ελληνικής Κυβερνήσεως, εκπροσωπούμενης από τις Κ. Παρασκευοπούλου-Γρηγορίου και Σ. Βώδινα, της Γαλλικής Κυβερνήσεως, εκπροσωπούμενης από τον M. Seam, της Νορβηγικής Κυβερνήσεως, εκπροσωπούμενης από τον H. Seland, και της Επιτροπής, εκπροσωπούμενης από τον M. Desantes, κατά τη συνεδρίαση της 24ης Οκτωβρίου 2000,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 30ής Νοεμβρίου 2000,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

- 1 Με διάταξη της 12ης Μαΐου 1999, που περιήλθε στο Δικαστήριο στις 31 Μαΐου 1999, το Tribunal Supremo, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 234 ΕΚ, υπέβαλε τρία προδικαστικά ερωτήματα ως προς την ερμηνεία των άρθρων 1, 2 και 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) 3577/92 του Συμβουλίου, της 7ης Δεκεμβρίου 1992, για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ) (ΕΕ L 364, σ. 7).

- 2 Τα ερωτήματα αυτά ανέκυψαν στο πλαίσιο τεσσάρων δικών μεταξύ, αντιστοίχως, της Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir), Isleña de Navegación SA (Isnasa), Fletamientos de Baleares SA και Unión Sindical Obrera (USO) (στο εξής: Analir κ.λπ.), και της Administración General del Estado σχετικά με διοικητικές προσφυγές που άσκησαν οι εταιρίες αυτές προκειμένου να επιτύχουν την ακύρωση του βασιλικού διατάγματος 1466/1977, της 17ης Σεπτεμβρίου 1997, σχετικά με το νομικό καθεστώς των τακτικών θαλάσσιων ενδομεταφορών και των θαλάσσιων μεταφορών δημοσίου συμφέροντος (BOE αριθ. 226, της 20ής Σεπτεμβρίου 1997, σ. 27712, στο εξής: βασιλικό διάταγμα 1466), για τον λόγο ότι το διάταγμα αντιβαίνει προς την κοινοτική κανονιστική ρύθμιση.

Το νομικό πλαίσιο

Η κοινοτική κανονιστική ρύθμιση

- 3 Το άρθρο 1, παράγραφος 1, του κανονισμού 3577/92 προβλέπει:

«Από την 1η Ιανουαρίου 1993, εφαρμόζεται η ελεύθερη κυκλοφορία υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών εντός κράτους μέλους (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ) για τους πλοιοκτήτες της Κοινότητας των οποίων τα σκάφη είναι νηολογημένα σε κράτος μέλος και φέρουν τη σημαία του, υπό τον όρο ότι τα σκάφη αυτά πληρούν όλες τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για να εκτελούν ενδομεταφορές στο εν λόγω κράτος μέλος, περιλαμβανομένων και των σκαφών των νηολογημένων στο Ευρος, αφότου το Συμβούλιο εγκρίνει το εν λόγω νηολόγιο.»

4 Το άρθρο 2 του κανονισμού 3577/92 προβλέπει:

«Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού:

1) Ως “υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών εντός κράτους μέλους (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ)” νοούνται οι υπηρεσίες που παρέχονται κατά κανόνα έναντι αμοιβής και περιλαμβάνουν ειδικότερα:

α) θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ ηπειρωτικών λιμένων: τις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής χώρας ή του κυρίου εδάφους ενός και του αυτού κράτους μέλους χωρίς προσεγγίσεις σε νησιά:

β) υπηρεσίες εφοδιασμού “off-shore”: τις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων μεταξύ οποιουδήποτε λιμένα κράτους μέλους και εγκαταστάσεων ή κατασκευών στην υφαλοκρηπίδα αυτού του κράτους μέλους:

γ) “θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων σε νησιά”: τις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων μεταξύ:

— λιμένων της ηπειρωτικής χώρας και λιμένων ενός ή περισσότερων νησιών ενός και του αυτού κράτους μέλους,

— λιμένων των νησιών ενός και του αυτού κράτους μέλους.

Η Θέουτα και η Μελίλια θεωρούνται ομοίως λιμένες νησιών

[...]

- 3) Ως “σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας” νοείται μια σύμβαση που συνάπτεται μεταξύ των αρμόδιων αρχών ενός κράτους μέλους και ενός πλοιοκτήτη της Κοινότητας με σκοπό να παρέχονται στο κοινό επαρκείς υπηρεσίες μεταφορών.

Η σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας μπορεί ιδιαίτερα να περιλαμβάνει:

- υπηρεσίες μεταφορών που να ανταποκρίνονται σε καθορισμένα πρότυπα συνέχειας, τακτικής εξυπηρέτησης, μεταφορικής ικανότητας και ποιότητας,

- συμπληρωματικές υπηρεσίες μεταφορών,

- υπηρεσίες μεταφορών με καθορισμένα κόμιστρα και υποκείμενες σε ειδικούς όρους, ιδίως για ορισμένες κατηγορίες επιβατών ή για ορισμένες συνδέσεις,

— προσαρμογές των υπηρεσιών σε πραγματικές ανάγκες.

- 4) Ως “υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας” νοούνται οι υποχρεώσεις τις οποίες οι εν λόγω πλοιοκτήτες της Κοινότητας, αν ελάμβαναν αποκλειστικά υπόψη τα δικά τους εμπορικά συμφέροντα, δεν θα αναλάμβαναν στην ίδια έκταση ή με τους αυτούς όρους.

[...]»

- 5 Το άρθρο 4 του κανονισμού 3577/92 διαλαμβάνει:

«1. Οποιοδήποτε κράτος μέλος μπορεί να συνάψει συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας ή να επιβάλλει υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας, ως προϋπόθεση για την παροχή υπηρεσιών ενδομεταφορών, σε ναυτιλιακές εταιρείες που συμμετέχουν σε τακτικές γραμμές από και προς νησιά καθώς και μεταξύ τους.

Κάθε φορά που ένα κράτος μέλος συνάπτει σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας ή επιβάλλει υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, ενεργεί κατά τρόπον ώστε να μη δημιουργούνται διακρίσεις εις βάρος οποιουδήποτε πλοιοκτήτη της Κοινότητας.

2. Τα κράτη μέλη, όταν επιβάλλουν υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, περιορίζονται σε απαιτήσεις που αφορούν τους λιμένες που πρέπει να εξυπηρετούνται, την τακτική εξυπηρέτηση, τη συνέχεια, συχνότητα, ικανότητα παροχής υπηρεσιών, τα επιβαλλόμενα κόμιστρα και την επάνδρωση του σκάφους.

Όλοι οι πλοιοκτήτες της Κοινότητας πρέπει να έχουν πρόσβαση σε οποιοδήποτε τυχόν αντιστάθμισμα για ανάληψη υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

3. Οι υφιστάμενες συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας δύνανται να εξακολουθήσουν να ισχύουν έως την ημερομηνία λήξης της αντίστοιχης σύμβασης.»

6 Σύμφωνα με το άρθρο 7 του κανονισμού 3577/92:

«Το άρθρο 62 της Συνθήκης εφαρμόζεται στα θέματα που καλύπτει ο παρών κανονισμός.»

Η εθνική κανονιστική ρύθμιση

7 Το άρθρο 7, παράγραφος 4, του ισπανικού νόμου 27/1992, της 24ης Νοεμβρίου 1992, περί των κρατικών λιμένων και περί της εμπορικής ναυτιλίας (BOE αριθ. 283, της 25ης Νοεμβρίου 1992, σ. 39953), ορίζει τις «θαλάσσιες μεταφορές δημοσίου συμφέροντος» ως εκείνες που θεωρούνται αναγκαίες προς εξασφάλιση των ουσιαστών θαλάσσιων συγκοινωνιών της χερσονήσου, των συγκοινωνιών μεταξύ της χερσονήσου και των εκτός αυτής ισπανικών εδαφών, καθώς και μεταξύ των τελευταίων. Εξάλλου, κατά τη διάταξη αυτή, εναπόκειται στην κυβέρνηση να προσδιορίσει ποιες θαλάσσιες μεταφορές είναι δημοσίου συμφέροντος, καθώς και να προσδιορίσει τα μέσα προκειμένου να διασφαλίσει το εν λόγω συμφέρον.

- 8 Το άρθρο 4 του βασιλικού διατάγματος 1466 προβλέπει:

«Κατά τις συνδυασμένες διατάξεις του άρθρου 7, παράγραφος 4, και του άρθρου 6, παράγραφος 1, στοιχείο η, του νόμου περί των κρατικών λιμένων και περί της εμπορικής ναυτιλίας, κηρύσσονται θαλάσσιες μεταφορές δημοσίου συμφέροντος οι τακτικές γραμμές θαλάσσιων ενδομεταφορών μεταξύ νησιών, θεωρούνται δε ως τέτοιες οι θαλάσσιες μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων μεταξύ των λιμένων της χερσονήσου και των εκτός αυτής εδαφών, καθώς και οι ίδιες μεταφορές μεταξύ λιμένων των ιδίων εκτός της χερσονήσου εδαφών μεταξύ τους, σύμφωνα με το άρθρο 2, παράγραφος 1, στοιχείο γ', του κανονισμού (ΕΟΚ) 3577/92.»

Η παροχή κανονικών υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές δημοσίου συμφέροντος υπόκειται στην προηγούμενη χορήγηση διοικητικής άδειας της οποίας η ισχύς εξαρτάται από την εκπλήρωση των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας που επιβάλλει η γενική διεύθυνση εμπορικής ναυτιλίας. Κατ' εξαίρεση, η αρμόδια διοίκηση μπορεί να συνάψει συμβάσεις δημοσίου συμφέροντος προκειμένου να διασφαλίσει την ύπαρξη επαρκών υπηρεσιών για τη διατήρηση των θαλάσσιων συγκοινωνιών.»

- 9 Η διοικητική άδεια, όπως προβλέπεται με το βασιλικό διάταγμα 1466, εξαρτάται από δύο ειδών προϋποθέσεις. Αφενός, το άρθρο 6 του διατάγματος, υπό την επικεφαλίδα «Προϋποθέσεις λήψεως των αδειών», προβλέπει:

«Η άδεια εκμεταλλεύσεως κανονικής γραμμής θαλάσσιων ενδομεταφορών μεταξύ νησιών εκδίδεται με τις εξής προϋποθέσεις:

- a) Ο αιτών πρέπει να είναι πλοιοκτήτης ή ναυτιλιακή εταιρία, που εκπληρώνει τις φορολογικές υποχρεώσεις και καταβάλλει τις ασφαλιστικές του εισφορές.

- b) Σε περίπτωση μισθώσεως ή ναυλώσεως, ο αιτών οφείλει να αποδείξει ότι η ιδιοκτήτρια επιχείρηση ή ο ναυλωτής εκπληρώνει τις φορολογικές του υποχρεώσεις και καταβάλλει τις ασφαλιστικές του εισφορές.

[...]

- e) Η επιχείρηση-κύριος των πλοίων που εξυπηρετούν τη γραμμή οφείλει να εκπληρώνει τις φορολογικές της υποχρεώσεις και να καταβάλλει τις ασφαλιστικές της εισφορές.

- f) Ο αιτών οφείλει, κατά τις πρώτες δεκαπέντε ημέρες των μηνών Ιουνίου και Δεκεμβρίου εκάστου έτους, να ενημερώνει τις βεβαιώσεις που προβλέπονται στα σημεία a, b και e ανωτέρω, αποδεικνύοντας ότι έχει εκπληρώσει τις φορολογικές του υποχρεώσεις και έχει καταβάλει τις ασφαλιστικές του εισφορές.

[...]

- 10 Αφετέρου, το άρθρο 8 του βασιλικού διατάγματος 1466, υπό την επικεφαλίδα «Υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας», προβλέπει:

«1. Μπορούν να θεωρηθούν ως υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας αποκλειστικά οι προϋποθέσεις αδειας εκμεταλλεύσεως κανονικής γραμμής οι οποίες αφορούν την κανονικότητα και τη συνέχεια της υπηρεσίας, την ικανότητα παροχής της υπηρεσίας αυτής, το πλήρωμα του ή των πλοίων και, ενδεχομένως, τους εξυπηρετούμενους λιμένες, τη συχνότητα της υπηρεσίας και, ενδεχομένως, τους ναύλους.

Οι υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας που επιβάλλονται στον επιχειρηματία πρέπει σε κάθε περίπτωση να βασίζονται σε αντικειμενικούς λόγους δημοσίου συμφέροντος που δικαιολογούνται προσηκόντως από την ανάγκη διασφάλισης της υπηρεσίας τακτικών θαλάσσιων μεταφορών.

Οι υποχρεώσεις αυτές πρέπει να επιβάλλονται κατά τρόπο που δεν δημιουργούν δυσμενή διάκριση μεταξύ των επιχειρήσεων οι οποίες παρέχουν ίσες ή ανάλογες υπηρεσίες στις γραμμές που συμπλήτουν ή είναι παρόμοιες, τούτο δε προκειμένου να αποφεύγεται οποιαδήποτε στρέβλωση του ανταγωνισμού.

2. Κατ' εξαίρεση, οικονομικά ωφελήματα μπορούν να χορηγούνται προς αντιστάθμισμα των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας που επιβάλλονται στον επιχειρηματία. Τα αντισταθμίσιμα δεν μπορούν να συνεπάγονται δυσμενή διάκριση μεταξύ ανάλογων υπηρεσιών στις ίδιες γραμμές.

Το δικαίωμα οικονομικού αντισταθμίσιματος για την εκτέλεση υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας μπορεί να αναγνωρισθεί αιτήσε του ενδιαφερόμενου επιχειρηματία όταν ένα τέτοιο οικονομικό αντιστάθμισμα δεν προβλέφθηκε εις βάρος του Υπουργείου Δημοσίων Έργων με τη γενική πρόσκληση υποβολής προσφορών που δημοσιεύθηκε με σκοπό τη δημιουργία υπηρεσιών τακτικής γραμμής με υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας.

Όταν η αναγνώριση του δικαιώματος αυτού ζητείται από τον ενδιαφερόμενο, η επιχείρηση η οποία ζητεί την άδεια εκμεταλλεύσεως τακτικής γραμμής πρέπει υποχρεωτικά να αποδείξει προηγουμένως στη γενική διεύθυνση εμπορικής ναυτιλίας ότι η γραμμή για την οποία ζητεί την άδεια θα είναι από μόνη της αποδοτική αν δεν επιβαρυνθεί από υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας.

Η επιχείρηση η οποία ζητεί την αναγνώριση του δικαιώματος αντισταθμίματος οφείλει να υποβάλει αυθορμήτως τα έγγραφα από τα οποία προκύπτει η προαναφερθείσα απόδειξη συγχρόνως με τα έγγραφα που οφείλει υποχρεωτικά να υποβάλει για τη λήψη της άδειας εκμεταλλεύσεως.

Η γενική διεύθυνση εμπορικής ναυτιλίας στηρίζει ειδικότερα την εκτίμησή της στο επίπεδο του ανταγωνισμού που η αιτούμενη γραμμή θα δημιουργήσει στις υφιστάμενες γραμμές και οφείλει να λάβει επίσης υπόψη τους υφιστάμενους ναύλους.

3. Εκτός των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας στις οποίες αναφέρεται ο κανονισμός (ΕΟΚ) 3577/92 και επαναλαμβάνονται στην άδεια, η γενική διεύθυνση εμπορικής ναυτιλίας μπορεί, σύμφωνα με το άρθρο 83, παράγραφος 2, του νόμου περί των κρατικών λιμένων και περί της εμπορικής ναυτιλίας, να καθορίσει ειδικές υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας στις επιχειρήσεις ναυσιπλοΐας οι οποίες διασφαλίζουν τις υπηρεσίες ενδομεταφορών, ειδικές υποχρεώσεις σχετικά με τους κανόνες διασώσεως, θαλάσσιας ασφαλείας, καταπολεμήσεως της μόλυνσεως, με τις υγειονομικές προδιαγραφές και τις άλλες ουσιαστικές επόψεις δημοσίας ωφελείας ή κοινωνικού συμφέροντος. Οι πρόσθετες αυτές ειδικές υποχρεώσεις παρέχουν, ενδεχομένως, στις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις το δικαίωμα να λαμβάνουν οικονομικά αντισταθμίματα για το πρόσθετο κόστος που συνεπάγεται γι' αυτές η τήρηση αυτών των κανόνων.»

Η διαφορά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

- 11 Οι Analir κ.λπ. άσκησαν χωριστές διοικητικές προσφυγές, οι οποίες εν συνεχεία συνενώθηκαν, με τις οποίες ζητούν από το Tribunal Supremo, το οποίο είναι εν προκειμένω το αρμόδιο δικαστήριο σε πρώτο και τελευταίο βαθμό, να ακυρώσει το βασιλικό διάταγμα 1436. Οι Analir κ.λπ. προέβαλαν, προς στήριξη των προσφυγών τους, ότι το βασιλικό διάταγμα 1466 δεν είναι σύμφωνο προς το κοινοτικό δίκαιο, ειδικότερα προς τον κανονισμό 3577/92.

- 12 Θεωρώντας ότι η περάτωση της ενώπιόν του διαδικασίας επέβαλλε την ερμηνεία του εν λόγω κανονισμού, το Tribunal Supremo αποφάσισε να αναστείλει την έκδοση οριστικής αποφάσεως και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα εξής προδικαστικά ερωτήματα:

- «1) Μπορούν οι διατάξεις του άρθρου 4, σε συνδυασμό προς αυτές του άρθρου 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) 3577/92 του Συμβουλίου, της 7ης Δεκεμβρίου 1992, για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές - καμποτάζ), να ερμηνευθούν υπό την έννοια ότι επιτρέπουν όπως η εκ μέρους επιχειρήσεων οι οποίες εκτελούν τακτικές ναυτιλιακές γραμμές παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων σε νησιά εξαρτάται από τη λήψη προηγούμενης διοικητικής άδειας;
- 2) Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως στο πρώτο ερώτημα, μπορεί η χορήγηση και η διατήρηση της εν λόγω διοικητικής άδειας να εξαρτάται από την τήρηση ορισμένων προϋποθέσεων, όπως η ενημερότητα στην πληρωμή φορολογικών οφειλών ή οφειλών κοινωνικής ασφάλισης, διαφορετικών από τις απαριθμούμενες στο άρθρο 4, παράγραφος 2, του παρατεθέντος κανονισμού;
- 3) Μπορεί το άρθρο 4, παράγραφος 1 του κανονισμού 3577/92 να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι επιτρέπει, για την ίδια γραμμή ή θαλάσσια διαδρομή, να επιβάλλονται σε ορισμένες ναυτιλιακές επιχειρήσεις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας και, συγχρόνως, να συνάπτονται με άλλες επιχειρήσεις συμβάσεις αναθέσεως δημόσιας υπηρεσίας, υπό την έννοια του άρθρου 1, παράγραφος 3, του κανονισμού, προς εκτέλεση της ίδιας τακτικής γραμμής από και προς νησιά, καθώς και μεταξύ νησιών;»

Επί του πρώτου προδικαστικού ερωτήματος

- 13 Οι Analir κ.λπ. προβάλλουν ότι οι συνδυασμένες διατάξεις των άρθρων 4 και 1 του κανονισμού 3577/92 δεν επιτρέπουν η παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων ενδομεταφορών με τα νησιά να εξαρτάται από προηγούμενη διοικητική άδεια, όπως εκείνη που απαιτείται βάσει του βασιλικού διατάγματος 1466. Κατά τις Analir κ.λπ., αρκεί να αναφερθεί η αρχή ασκήσεως της δραστηριότητας που στηρίζεται σε σύστημα αδειών ανά κατηγορίες και διαδικασίες δηλώσεως, υπό την επιφύλαξη της δυνατότητας για τη διοίκηση να επιβάλλει υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας.
- 14 Οι Analir κ.λπ. υποστηρίζονται από τη Νορβηγική Κυβέρνηση και την Επιτροπή, που θεωρούν ότι ένα σύστημα προηγούμενων διοικητικών αδειών το οποίο εφαρμόζεται γενικώς και χωρίς πραγματική σχέση με την αναγκαιότητα της δημόσιας υπηρεσίας στις μεταφορές μεταξύ της χερσονήσου και των ισπανικών νησιών, καθώς και μεταξύ των νησιών, δεν πληροί τις προϋποθέσεις των άρθρων 2 και 4 του κανονισμού 3577/92. Κατά την Επιτροπή, η εφαρμογή της τελευταίας αυτής διατάξεως επιβάλλει την εξέταση κατά περίπτωση και κατά ναυτιλιακή γραμμή προκειμένου να εξακριβωθεί η αναγκαιότητα αυτή.
- 15 Αντιθέτως, η Ισπανική Κυβέρνηση υποστηρίζει ότι η απαίτηση προηγούμενης διοικητικής άδειας δεν εμποδίζει την ελευθέρωση των θαλάσσιων ενδομεταφορών με τα νησιά. Συναφώς, προβάλλει ότι η πρακτική απέδειξε την αδυναμία λεπτομερούς αιτιολογήσεως για κάθε γραμμή και ότι, στις άλλες οικονομικές αγορές οι οποίες επίσης ελευθερώθηκαν, όπως στην περίπτωση των τηλεπικοινωνιών, η παροχή υπηρεσιών υπόκειται ακόμη σε σύστημα αδειάς. Μεταφέροντας τις αιτιολογήσεις των οποίων η επίκληση είναι δυνατή από τον τομέα των τηλεπικοινωνιών στον τομέα των υπηρεσιών θαλάσσιων ενδομεταφορών, ο νησιωτικός χαρακτήρας πρέπει να επιτρέπει στα κράτη μέλη να επιβάλλουν υποχρεώσεις καθολικής υπηρεσίας μέσω προηγούμενων διοικητικών αδειών.
- 16 Η Ισπανική Κυβέρνηση υποστηρίζεται από την Ελληνική Κυβέρνηση η οποία προβάλλει ότι, ακριβώς, με σκοπό να προστατεύσει το δημόσιο συμφέρον ο κανονισμός 3577/92 προβλέπει στο άρθρο 4 αυτού διάταξη η οποία πρέπει να διαβαστεί

σε σχέση με το γενικά φιλελεύθερο πνεύμα του κανονισμού αυτού, τη δυνατότητα επιβολής υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας μέσω των προηγούμενων διοικητικών αδειών.

- 17 Προκαταρκτικά, επιβάλλεται η υπόμνηση ότι, βάσει του άρθρου 3, στοιχείο γ', της Συνθήκης ΕΚ (νυν, κατόπιν τροποποίησης, άρθρου 3, παράγραφος 1, στοιχείο γ', ΕΚ), η δράση της Κοινότητας περιλαμβάνει μια εσωτερική αγορά την οποία χαρακτηρίζει, μεταξύ άλλων, η εξάλειψη των εμποδίων στην ελεύθερη κυκλοφορία των υπηρεσιών μεταξύ των κρατών μελών.
- 18 Βάσει του άρθρου 61 της Συνθήκης ΕΚ (νυν, κατόπιν τροποποίησης, άρθρο 51 ΕΚ), η ελεύθερη κυκλοφορία των υπηρεσιών στον τομέα των μεταφορών διέπεται από τις διατάξεις του τίτλου που αναφέρεται στις μεταφορές, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνεται το άρθρο 84, παράγραφος 2, της Συνθήκης ΕΚ (νυν, κατόπιν τροποποίησης, άρθρο 80, παράγραφος 2, ΕΚ), το οποίο επιτρέπει στο Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης να θεσπίσει τις κατάλληλες διατάξεις για τις θαλάσσιες μεταφορές.
- 19 Με βάση αυτή την τελευταία διάταξη, το Συμβούλιο εξέδωσε τον κανονισμό 3577/92, ο οποίος έχει ως σκοπό να θέσει σε εφαρμογή την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές σύμφωνα με τις προϋποθέσεις και υπό την επιφύλαξη των εξαιρέσεων που αυτός προβλέπει.
- 20 Προς τούτο, το άρθρο 1 του κανονισμού αυτού καθιερώνει σαφώς την αρχή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών θαλάσσιων ενδομεταφορών εντός της Κοινότητας. Έτσι, καθορίστηκαν στον τομέα των θαλάσσιων ενδομεταφορών οι προϋποθέσεις εφαρμογής της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών που καθιερώθηκε, μεταξύ άλλων, με τα άρθρα 59 της Συνθήκης ΕΚ (νυν, κατόπιν τροποποίησης, άρθρο 49 ΕΚ) και 61 της Συνθήκης.

- 21 Επιβάλλεται η υπόμνηση ότι, κατά πάγια νομολογία, η ελεύθερη κυκλοφορία των υπηρεσιών επιτάσσει όχι μόνον την εξάλειψη κάθε δυσμενούς διακρίσεως έναντι του εγκατεστημένου σε άλλο κράτος μέλος παρέχοντος υπηρεσίες λόγω της ιθαγένειάς του, αλλά και την κατάργηση κάθε περιορισμού, ακόμη και αν αυτός εφαρμόζεται αδιακρίτως τόσο στους ημεδαπούς παρέχοντες υπηρεσίες όσο και σ' αυτούς των άλλων κρατών μελών, οσάκις μπορεί να παρεμποδίσει, να παρενοχλήσει ή να καταστήσει λιγότερο ελκυστικές τις δραστηριότητες του παρέχοντος υπηρεσίες όταν αυτός είναι εγκατεστημένος σε άλλο κράτος μέλος, όπου νομίμως παρέχει ανάλογες υπηρεσίες (βλ. αποφάσεις της 25ης Ιουλίου 1991, C-76/90, Säger, Συλλογή 1991, σ. I-4221, σκέψη 12· της 9ης Αυγούστου 1994, C-43/93, Vander Elst, Συλλογή 1994, σ. I-3803, σκέψη 14· της 28ης Μαρτίου 1996, C-272/94, Guiot, Συλλογή 1996, σ. I-1905, σκέψη 10· της 18ης Ιουνίου 1998, C-266/96, Corsica Ferries France, Συλλογή 1998, σ. I-3949, σκέψη 56, και της 23ης Νοεμβρίου 1999, C-369/96 και C-379/96, Arblade κ.λπ., Συλλογή 1999, σ. I-8453, σκέψη 33).
- 22 Επιβάλλεται η διαπίστωση ότι μια εθνική διάταξη, όπως εκείνη του άρθρου 4 του βασιλικού διατάγματος 1466, η οποία εξαρτά την παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων ενδομεταφορών από τη λήψη προηγούμενης διοικητικής άδειας, είναι ικανή να παρεμποδίσει ή να καταστήσει λιγότερο ελκυστική την παροχή των υπηρεσιών αυτών και, επομένως, συνιστά περιορισμό στην ελεύθερη κυκλοφορία τους (βλ., κατά την έννοια αυτή, αποφάσεις Vander Elst, προπαρατεθείσα, σκέψη 15, και της 9ης Μαρτίου 2000, C-355/98, Επιτροπή κατά Βελγίου, Συλλογή 2000, σ. I-1221, σκέψη 35).
- 23 Πάντως, η Ισπανική Κυβέρνηση προβάλλει ότι τα κράτη μέλη μπορούν να επιβάλουν, βάσει του άρθρου 4 του κανονισμού 3577/92, υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας ως προϋπόθεση στην παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων ενδομεταφορών και προς τούτο να θεσπίζουν σύστημα προηγούμενης διοικητικής άδειας.
- 24 Συναφώς, επιβάλλεται, πρώτον, να παρατηρηθεί ότι η διατύπωση του άρθρου 4 του κανονισμού 3577/92 δεν παρέχει, αφεαυτής, καμία ένδειξη επιτρέπουσα να δοθεί απάντηση στο ερώτημα αν ένα σύστημα προηγούμενης διοικητικής άδειας μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως μέσο επιβολής των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας στις οποίες αναφέρεται το άρθρο αυτό.

- 25 Δεύτερον, προέχει η υπόμνηση ότι η ελεύθερη παροχή υπηρεσιών, ως θεμελιώδης αρχή της Συνθήκης, μπορεί να περιοριστεί μόνον από ρυθμίσεις δικαιολογούμενες από επιτακτικούς λόγους γενικού συμφέροντος και εφαρμοζόμενες σε κάθε πρόσωπο ή επιχείρηση που ασκεί δραστηριότητες στο έδαφος του κράτους μέλους υποδοχής. Εξάλλου, προκειμένου να δικαιολογείται, η επίμαχη εθνική κανονιστική ρύθμιση πρέπει να είναι κατάλληλη για την επίτευξη του επιδιωκόμενου σκοπού και να μην είναι δεσμευτική πέραν του βαθμού που είναι αναγκαίος για την επίτευξη του σκοπού αυτού (βλ., κατά την έννοια αυτή, αποφάσεις Säger, προπαρατεθείσα, σκέψη 15· της 31ης Μαρτίου 1993, C-19/92, Kraus, Συλλογή 1993, σ. I-1663, σκέψη 32· της 30ής Νοεμβρίου 1995, C-55/94, Gebhard, Συλλογή 1995, σ. I-4165, σκέψη 37, και Guít, προπαρατεθείσα, σκέψεις 11 και 13).
- 26 Επομένως, πρέπει να εξεταστεί αν η θέσπιση ενός συστήματος προηγούμενων διοικητικών αδειών μπορεί να δικαιολογείται ως μέσο επιβολής των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας.
- 27 Συναφώς, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι, πρώτον, δεν μπορεί να μην αναγνωριστεί ότι ο επιδιωκόμενος στόχος, δηλαδή να διασφαλιστεί η επάρκεια των τακτικών υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών προς και από τα νησιά, καθώς και μεταξύ των νησιών, εμπίπτει στο θεμιτό δημόσιο συμφέρον.
- 28 Πράγματι, αφενός, η δυνατότητα επιβολής υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές με τα νησιά και μεταξύ των νησιών αναγνωρίζεται ρητά με το άρθρο 4 του κανονισμού 3577/92. Αφετέρου, η Συνθήκη, όπως τροποποιήθηκε με τη Συνθήκη του Άμστερνταμ, λαμβάνει υπόψη, υπό τις προϋποθέσεις που προβλέπει, την ιδιαιτερότητα των νησιωτικών περιοχών, όπως προκύπτει από το άρθρο 158, δεύτερο εδάφιο, ΕΚ και 299, παράγραφος 2, ΕΚ. Η ιδιαιτερότητα αυτή αναγνωρίστηκε επίσης με τη δήλωση αριθ. 30, σχετικά με τις νησιωτικές περιοχές, η οποία επισυνάπτεται στην Τελική Πράξη της Συνθήκης του Άμστερνταμ.
- 29 Πάντως, δεν μπορεί να συναχθεί από τις διατάξεις αυτές ότι όλες οι υπηρεσίες θαλάσσιων ενδομεταφορών με τα νησιά ή μεταξύ των νησιών στο εσωτερικό ενός κράτους μέλους πρέπει, λόγω του νησιωτικού χαρακτήρα, να θεωρούνται ως δημόσιες υπηρεσίες.

- 30 Δεύτερον, τίθεται επομένως το ζήτημα της αναγκαιότητας ενός συστήματος προηγούμενων διοικητικών αδειών σε σχέση με τον επιδιωκόμενο στόχο.
- 31 Συναφώς, επιβάλλεται να παρατηρηθεί ότι, αφενός, η απαίτηση ως προς τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας αποβλέπει στο να διασφαλιστεί η επάρκεια των υπηρεσιών τακτικών μεταφορών προς και από τα νησιά, καθώς και ανάμεσα στα νησιά, όπως διευκρινίζει η ένατη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού 3577/92.
- 32 Επιπλέον, οι υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας καθορίζονται στο άρθρο 2, σημείο 4, του εν λόγω κανονισμού, ως υποχρεώσεις τις οποίες οι εν λόγω πλοιοκτήτες, αν ελάμβαναν αποκλειστικά υπόψη τα δικά τους εμπορικά συμφέροντα, δεν θα αναλάμβαναν στην ίδια έκταση ή με τους αυτούς όρους.
- 33 Εξάλλου, η σύμβαση αναθέσεως δημόσιας υπηρεσίας, που προβλέπει το άρθρο 4 του κανονισμού 3577/92, ορίζεται σαφώς στο άρθρο του 2, σημείο 3, ως έχουσα σκοπό την παροχή στο κοινό επαρκών υπηρεσιών μεταφορών.
- 34 Εκ τούτου προκύπτει ότι η εφαρμογή ενός συστήματος προηγούμενων διοικητικών αδειών ως μέσου για την επιβολή υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας προϋποθέτει ότι οι αρμόδιες εθνικές αρχές είχαν καταρχάς τη δυνατότητα να διαπιστώσουν, για συγκεκριμένες διαδρομές, την ανεπάρκεια των υπηρεσιών τακτικών μεταφορών στην περίπτωση κατά την οποία η παροχή αυτών των υπηρεσιών αφεθεί αποκλειστικά στις δυνάμεις της αγοράς. Με άλλα λόγια, πρέπει να μπορεί να αποδεικνύεται ότι υπάρχει πραγματική ανάγκη δημόσιας υπηρεσίας.
- 35 Αφετέρου, για να μπορεί να δικαιολογηθεί ένα σύστημα προηγούμενων διοικητικών αδειών, πρέπει ακόμη να αποδειχθεί ότι ένα τέτοιο σύστημα είναι αναγκαίο για να υπάρχει δυνατότητα επιβολής υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας και ότι είναι ανάλογο προς τον επιδιωκόμενο σκοπό, κατά τρόπο τέτοιο που ο ίδιος σκοπός δεν μπορεί να επιτευχθεί με μέτρα λιγότερο περιοριστικά της ελεύθερης κυκλοφορίας

των υπηρεσιών, μεταξύ άλλων, με σύστημα εκ των υστέρων δηλώσεων (βλ., κατά την έννοια αυτή, απόφαση της 14ης Δεκεμβρίου 1995, C-163/94, C-165/94, C-250/94, Sanz de Lera κ.λπ., Συλλογή 1995, σ. I-4821, σκέψεις 23 έως 28).

- 36 Συναφώς, δεν μπορεί να αποκλειστεί ότι η προηγούμενη άδεια είναι αφεαυτής ένα πρόσφορο μέσο το οποίο επιτρέπει την υλοποίηση του περιεχομένου των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας που πρέπει να επιβληθούν σε συγκεκριμένο πλοιοκτήτη λαμβάνοντας υπόψη την ιδιαίτερη κατάσταση αυτού ή τον προηγούμενο έλεγχο της ικανότητας του πλοιοκτήτη να εκπληρώνει τέτοιες υποχρεώσεις.
- 37 Πάντως, ένα τέτοιο σύστημα δεν μπορεί να νομιμοποιεί την κατά διακριτική ευχέρεια συμπεριφορά των εθνικών αρχών, ικανή να στερήσει τις κοινοτικές διατάξεις, ειδικότερα εκείνες που αφορούν θεμελιώδη ελευθερία όπως είναι η επίδικη στην κύρια δίκη, από την πρακτική τους αποτελεσματικότητα (βλ., κατά την έννοια αυτή, αποφάσεις της 23ης Φεβρουαρίου 1995, C-358/93 και C-416/93, Bordessa κ.λπ., Συλλογή 1995, σ. I-361, σκέψη 25, και Sanz de Lera κ.λπ., προπαρατεθείσα, σκέψη 25).
- 38 Επομένως, για να δικαιολογείται ένα σύστημα προηγούμενων διοικητικών αδειών, μολοντί παρεκκλίνει από μια θεμελιώδη ελευθερία, πρέπει, εν πάση περιπτώσει, να βασίζεται σε αντικειμενικά κριτήρια, μη εισάγοντα διακρίσεις και εκ των προτέρων γνωστά στις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις, κατά τρόπο που να περιορίζουν την άσκηση της εξουσίας εκτιμήσεως των εθνικών αρχών προκειμένου αυτή να μην χρησιμοποιείται κατά τρόπο αυθαίρετο. Επίσης, η φύση και το περιεχόμενο των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας που επιβάλλονται μέσω ενός συστήματος προηγούμενων διοικητικών αδειών πρέπει να διευκρινίζονται εκ των προτέρων στις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις. Επιπλέον, οποιοσδήποτε πλήττεται από ένα περιοριστικό μέτρο στηριζόμενο σε μια τέτοια παρέκκλιση πρέπει να μπορεί να διαθέτει μέσο ένδικης προστασίας.
- 39 Εναπόκειται στο εθνικό δικαστήριο να εξετάσει και να προσδιορίσει αν το σύστημα προηγούμενων διοικητικών αδειών που είναι επίδικο στη διαφορά της οποίας έχει επιληφθεί ανταποκρίνεται σ' αυτές τις προϋποθέσεις και σ' αυτά τα κριτήρια.

40 Εν όψει των προεκτεθέντων, στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι οι συνδυασμένες διατάξεις των άρθρων 4 και 1 του κανονισμού 3577/92 δεν επιτρέπουν να εξαρτάται η παροχή υπηρεσιών τακτικών θαλάσσιων ενδομεταφορών προς και από τα νησιά, καθώς και μεταξύ των νησιών, από προηγούμενη διοικητική άδεια παρά μόνον εάν:

- μπορεί να αποδειχθεί ότι υπάρχει πραγματική ανάγκη δημόσιας υπηρεσίας λόγω της ανεπάρκειας των υπηρεσιών τακτικών μεταφορών σε κατάσταση ελεύθερη ανταγωνισμού·
- αποδεικνύεται επίσης ότι αυτό το σύστημα προηγούμενων διοικητικών αδειών είναι αναγκαίο και ανάλογο προς τον επιδιωκόμενο σκοπό·
- ένα τέτοιο σύστημα στηρίζεται σε αντικειμενικά κριτήρια, μη εισάγοντα διακρίσεις και εκ των προτέρων γνωστά στις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις.

Επί του δευτέρου ερωτήματος

41 Με το δεύτερο ερώτημά του το εθνικό δικαστήριο ερωτά, σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως στο πρώτο ερώτημα, αν η χορήγηση και η διατήρηση προηγούμενης διοικητικής άδειας μπορούν να εξαρτώνται από την τήρηση ορισμένων προϋποθέσεων, όπως εκείνη της ενημερότητας στην πληρωμή των φορολογικών οφειλών ή των εισφορών κοινωνικής ασφάλισως, εκτός εκείνων που αναφέρει το άρθρο 4, παράγραφος 2, του κανονισμού 3577/92.

- 42 Συναφώς, οι Analir κ.λπ., υποστηριζόμενες από τη Νορβηγική Κυβέρνηση, προβάλλουν ότι η υποχρέωση ενημερότητας στην πληρωμή των φορολογικών οφειλών ή καταβολής των εισφορών κοινωνικής ασφάλισης δεν έχει καμία ειδική σχέση με τις θαλάσσιες μεταφορές που αποτελούν το αντικείμενο της προηγούμενης διοικητικής άδειας. Εξάλλου, μια τέτοια τέτοια υποχρέωση δεν εμπίπτει στις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας του άρθρου 4, παράγραφος 2, του εν λόγω κανονισμού. Εξ αυτού συνάγεται ότι εθνική κανονιστική ρύθμιση η οποία εξαρτά τη χορήγηση και τη διατήρηση προηγούμενης διοικητικής άδειας από την τήρηση προϋποθέσεων διαφορετικών από εκείνες του κανονισμού 3577/92 είναι εθνικό μέτρο το οποίο συνιστά νέο περιορισμό στην πράγματι επιτευχθείσα ελευθερία, κατά την έννοια του άρθρου 62 της Συνθήκης ΕΚ (που καταργήθηκε με τη Συνθήκη του Άμστερνταμ) και, επομένως, είναι αντίθετο προς τη Συνθήκη ΕΚ.
- 43 Η Ισπανική Κυβέρνηση θεωρεί ότι οι προϋποθέσεις σύμφωνα με τις οποίες πρέπει να υπάρχει ενημερότητα στην πληρωμή των φορολογικών οφειλών ή των εισφορών κοινωνικής ασφάλισης, όπως απαιτεί το άρθρο 6 του βασιλικού διατάγματος 1466, συνιστούν γενικές προϋποθέσεις χορηγήσεως της προηγούμενης διοικητικής άδειας και δεν είναι «υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας» κατά την έννοια του κανονισμού 3577/92. Κατ' αυτήν, επομένως, η εν λόγω διάταξη δεν βαίνει πέραν των επιταγών του άρθρου 4, παράγραφος 2, του εν λόγω κανονισμού και, επομένως, συμβιβάζεται με το κοινοτικό δίκαιο.
- 44 Η Επιτροπή προβάλλει ότι οι προϋποθέσεις που αναφέρει το άρθρο 6 του βασιλικού διατάγματος 1466 μπορούν να θεωρηθούν ότι καλύπτονται από την αναφορά στην «ικανότητα παροχής υπηρεσιών», όπως προβλέπει το άρθρο 4, παράγραφος 2, του κανονισμού 3577/92. Πράγματι, η έννοια αυτή περιλαμβάνει όχι μόνον την οικονομική ικανότητα του κοινοτικού πλοιοκτήτη, αλλά και τη χρηματοοικονομική του ικανότητα.
- 45 Προκαταρκτικά, επιβάλλεται η υπόμνηση ότι από την απάντηση στο πρώτο ερώτημα, προκύπτει ότι η εκ μέρους των κρατών μελών απαίτηση επιβολής υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας για ορισμένες υπηρεσίες θαλάσσιων ενδομεταφορών, οι οποίες επιβάλλονται μέσω της προηγούμενης διοικητικής άδειας, μπορεί να συμβιβάζεται με το κοινοτικό δίκαιο στο μέτρο που πληρούνται ορισμένες προϋποθέσεις.

- 46 Σε μια τέτοια περίπτωση, το εθνικό δικαστήριο ερωτά, ουσιαστικά, με το δεύτερο ερώτημά του, αν επιτρέπεται σε κράτος μέλος, όταν σχεδιάζει την επιβολή υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές προς και από τα νησιά, καθώς και μεταξύ των νησιών, να εξαρτά την έκδοση της σχετικής άδειας για μια τέτοια υπηρεσία από την προϋπόθεση ότι ο πλοιοκτήτης πρέπει να έχει ενημερότητα στην πληρωμή των φορολογικών του οφειλών ή οφειλών κοινωνικής ασφάλισης.
- 47 Συναφώς, επιβάλλεται η υπόμνηση ότι οι υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας που μπορούν να επιβληθούν κατ' εφαρμογήν του άρθρου 4, παράγραφος 2, του κανονισμού 3577/92 αφορούν απαιτήσεις σχετικά με τους λιμένες που πρέπει να εξυπηρετούνται, την τακτική εξυπηρέτηση, τη συνέχεια, τη συχνότητα, την ικανότητα παροχής υπηρεσιών, τα επιβαλλόμενα κόμιστρα και σχετικά με το πλήρωμα του σκάφους. Καμία προϋπόθεση κατά την οποία ο πλοιοκτήτης πρέπει να έχει ενημερότητα στην πληρωμή των φορολογικών του οφειλών ή των εισφορών κοινωνικής ασφάλισης δεν αναφέρεται ρητά μεταξύ των απαιτήσεων αυτών. Είναι αληθές ότι μια τέτοια προϋπόθεση, λαμβανόμενη μεμονωμένα, δεν μπορεί καθεαυτή να χαρακτηριστεί υποχρέωση δημόσιας υπηρεσίας.
- 48 Πάντως, όταν οι υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές επιβάλλονται στους κοινοτικούς πλοιοκτήτες μέσω προηγούμενης διοικητικής άδειας, ο έλεγχος που διενεργείται εκ μέρους του κράτους μέλους, προκειμένου να εξακριβώσει αν οι πλοιοκτήτες αυτοί έχουν ενημερότητα στην πληρωμή των φορολογικών τους οφειλών ή των εισφορών κοινωνικής ασφάλισης, μπορεί να θεωρηθεί ότι εμπίπτει στην απαίτηση που περιλαμβάνεται στην έννοια της «ικανότητας παροχής υπηρεσιών», όπως αναφέρεται στο άρθρο 4, παράγραφος 2, του εν λόγω κανονισμού.
- 49 Πράγματι στην περίπτωση κατά την οποία ένας κοινοτικός πλοιοκτήτης υπέχει υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας, όπως η τακτική παροχή θαλάσσιων ενδομεταφορών, το γεγονός ότι ο πλοιοκτήτης αυτός βρίσκεται σε επισφαλή χρηματοοικονομική κατάσταση — ένδειξη της οποίας μπορεί να αποτελεί η μη πληρωμή των φορολογικών του οφειλών ή των εισφορών κοινωνικής ασφάλισης — είναι ικανό να αποδείξει ότι ο πλοιοκτήτης αυτός δεν θα είχε την ικανότητα, κατά το μάλλον ή ήττον μακροπρόθεσμα, να πραγματοποιήσει τις παροχές δημόσιας υπηρεσίας που του επιβάλλονται.

- 50 Επομένως, το κράτος μέλος μπορεί να εξετάζει τη φερεγγυότητα ενός κοινοτικού πλοιοκτήτη, ο οποίος εκπληρώνει υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας στον τομέα των θαλάσσιων ενδομεταφορών, για να εξακριβώνει τη χρηματοοικονομική ικανότητα του πλοιοκτήτη αυτού να παρέχει τις υπηρεσίες που του έχουν ανατεθεί, απαιτώντας όπως αυτός έχει ενημερότητα ως προς την πληρωμή των φορολογικών του οφειλών ή των εισφορών κοινωνικής ασφάλισης. Είναι αυτονόητο ότι μια τέτοια προϋπόθεση πρέπει να εφαρμόζεται επί μιας βάσεως που αποκλείει τις δυσμενείς διακρίσεις.
- 51 Επομένως, στο δεύτερο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το κοινοτικό δίκαιο δεν αντιτίθεται στην εξουσία κράτους μέλους να περιλαμβάνει στις προϋποθέσεις χορηγήσεως και διατηρήσεως της προηγούμενης διοικητικής άδειας ως μέσου επιβολής υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας σε κοινοτικό πλοιοκτήτη μια προϋπόθεση επιτρέπουσα να εκτιμάται η φερεγγυότητά του, όπως η απαίτηση ότι ο τελευταίος πρέπει να έχει ενημερότητα στην πληρωμή των φορολογικών του οφειλών ή των εισφορών κοινωνικής ασφάλισης, παρέχοντας έτσι στο εν λόγω κράτος μέλος τη δυνατότητα να ελέγχει την «ικανότητα παροχής υπηρεσιών» του πλοιοκτήτη αυτού, εφόσον η προϋπόθεση αυτή εφαρμόζεται επί βάσεως αποκλείουσας τις δυσμενείς διακρίσεις.

Επί του τρίτου ερωτήματος

- 52 Με το τρίτο του ερώτημα το εθνικό δικαστήριο ερωτά αν το άρθρο 4, παράγραφος 1, του κανονισμού 3577/92 πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι επιτρέπει σε κράτος μέλος να επιβάλλει σε ναυτιλιακές επιχειρήσεις, στην ίδια θαλάσσια γραμμή ή διαδρομή, υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας και συγχρόνως να συνάπτει με άλλες επιχειρήσεις συμβάσεις αναθέσεως δημόσιας υπηρεσίας, υπό την έννοια του άρθρου 2, σημείο 3, του εν λόγω κανονισμού, προς εκτέλεση της ίδιας τακτικής γραμμής από και προς νησιά, καθώς και μεταξύ των νησιών.
- 53 Όσον αφορά τη διατύπωση του τελευταίου αυτού ερωτήματος, επιβάλλεται, προκαταρκτικά, να σημειωθεί ένα προφανές τυπογραφικό λάθος. Η αναφορά, με το

ερώτημα αυτό, στο «άρθρο 1, παράγραφος 3», του κανονισμού 3577/92 πρέπει να νοηθεί ως σκοπούσα το «άρθρο 2, σημείο 3», του κανονισμού αυτού καθόσον η πρώτη διάταξη δεν ασκεί επιρροή στην απάντηση στο εν λόγω ερώτημα. Άλλωστε, το άρθρο 1 του εν λόγω κανονισμού δεν περιλαμβάνει τρίτη παράγραφο.

- 54 Σχετικά με το ερώτημα αυτό, οι Analir κ.λπ. προβάλλουν, ουσιαστικά, ότι η σύναψη συμβάσεως δημόσιας υπηρεσίας ή η απαίτηση υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας που επιβάλλονται στους επιχειρηματίες, δυνάμει του άρθρου 4 του κανονισμού 3577/92, είναι επιλογή μεταξύ δύο εναλλακτικών λύσεων που επιφυλάσσονται στα κράτη μέλη, οι οποίες δεν μπορούν να σωρευτούν. Η ύπαρξη «συμβάσεως δημόσιας υπηρεσίας» που καλύπτει ορισμένες γραμμές και η απαίτηση «υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας» που επιβάλλονται σε άλλους επιχειρηματίες οι οποίοι εκτελούν τις ίδιες γραμμές είναι αντιφατικές και συνιστούν νόθευση του ελεύθερου ανταγωνισμού κατά την έννοια των σχετικών διατάξεων της Συνθήκης.
- 55 Ειδικότερα, οι Analir κ.λπ. υποστηρίζουν ότι ο επιχειρηματίας ο οποίος συνάπτει με τις αρμόδιες αρχές «σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας» λαμβάνει ειδικές επιδοτήσεις για τις παρεχόμενες υπηρεσίες μεταφορών, αντίθετα από τους άλλους επιχειρηματίες. Κατά τις Analir κ.λπ., προσθέτοντας σ' αυτό το γεγονός ότι οι επιχειρηματίες οι οποίοι συνάπτουν μια τέτοια «σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας» είναι είτε δημόσιες επιχειρήσεις είτε επιχειρήσεις που κατέχουν παλαιά μονοπώλια, η κατάσταση που προκύπτει από το γεγονός αυτό συνιστά παράβαση του άρθρου 90, παράγραφος 1, της Συνθήκης ΕΚ (νυν, άρθρου 86, παράγραφος 1, ΕΚ) λόγω δυσμενούς διακρίσεως και στρεβλώσεως των κανόνων του ελεύθερου ανταγωνισμού.
- 56 Αντιθέτως, η Ισπανική Κυβέρνηση θεωρεί ότι οι δύο τρόποι κατά τους οποίους οι υπηρεσίες θαλάσσιων ενδομεταφορών μπορούν να πραγματοποιηθούν, δηλαδή η «σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας» και οι «υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας», που αναφέρει το άρθρο 4 του κανονισμού 3577/92, μπορούν να συνυπάρχουν. Πράγματι, κατ' αυτήν, τα δύο συστήματα που επιτρέπουν να διασφαλιστεί η εκπλήρωση της δημόσιας υπηρεσίας, δηλαδή η σύναψη συμβάσεως ή οι υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας που επιβάλλονται στον πλοιοκτήτη, έχουν χωριστούς σκοπούς. Κατά την

εν λόγω κυβέρνηση, το κράτος μέλος επιβάλλει τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας προκειμένου να διασφαλίζει την ελάχιστη παροχή μιας συγκεκριμένης δημόσιας υπηρεσίας. Μπορεί, ενδεχομένως, να συμπληρώσει το σύστημα αυτό με τη σύναψη συμβάσεως.

- 57 Η Γαλλική Κυβέρνηση, της οποίας οι γραπτές παρατηρήσεις περιορίζονται στο τρίτο αυτό ερώτημα, υποστηρίζει την επιχειρηματολογία της Ισπανικής Κυβερνήσεως. Πράγματι, θεωρεί ότι τα κριτήρια για τη σύναψη συμβάσεως δημόσιας υπηρεσίας ή για τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας είναι διαφορετικά και, επομένως, αυτοί οι δύο τρόποι μπορούν να χρησιμοποιούνται συγχρόνως στην ίδια διαδρομή, ανεξάρτητα εκείνης που θεσπίστηκε αρχικά.
- 58 Κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, η Νορβηγική Κυβέρνηση διαφοροποίησε τις γραπτές της παρατηρήσεις, σημειώνοντας ότι κάθε κράτος μέλος θα πρέπει, πρωτίστως, να καθορίσει το επίπεδο των υπηρεσιών θαλάσσιων ενδομεταφορών που επιθυμεί να έχει στο έδαφός του για ορισμένες ή για όλες τις θαλάσσιες γραμμές ενδομεταφορών προς και από τα νησιά, καθώς και μεταξύ των νησιών. Εν συνέχεια, θα πρέπει να εξετάσει αν, χωρίς την παρέμβαση των δημοσίων αρχών, η αγορά μπορεί αφεαυτής να ικανοποιήσει ένα τέτοιο επίπεδο στις γραμμές ή τις διαδρομές που πρέπει να εξυπηρετούνται. Αν κάτι τέτοιο δεν συμβαίνει, το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος θα πρέπει, τέλος, να εξακριβώσει αν η απαίτηση υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας που επιβάλλονται στους κοινοτικούς πλοιοκτήτες μπορεί να εξασφαλίσει το επίπεδο των υπηρεσιών θαλάσσιων ενδομεταφορών που το κράτος μέλος επιθυμεί. Μόνο στην περίπτωση κατά την οποία ένα τέτοιο επίπεδο δεν μπορεί να εξασφαλιστεί με τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας που επιβάλλονται στους πλοιοκτήτες αυτούς το κράτος μέλος θα μπορούσε να συνάψει σύμβαση αναθέσεως δημόσιας υπηρεσίας με έναν από αυτούς.
- 59 Η Επιτροπή θεωρεί ότι, καταρχήν, τίποτε δεν εμποδίζει ένα κράτος μέλος να αποφασίσει να επιβάλει υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας κατά γενικό τρόπο και να συνάψει σύμβαση αναθέσεως δημόσιας υπηρεσίας για μια ή περισσότερες γραμμές που υπόκεινται στις υποχρεώσεις αυτές προκειμένου να εξασφαλίσει ικανοποιητικό επίπεδο υπηρεσιών. Πάντως, στην περίπτωση κατά την οποία οι δύο τρόποι χρησιμοποιούνται συγχρόνως, η Επιτροπή υποστηρίζει ότι το επίπεδο των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας πρέπει να είναι το ελάχιστο δυνατό για να μην δημιουργούνται εμπόδια που να συνεπάγονται στρεβλώσεις στον ανταγωνισμό.

- 60 Συναφώς, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι η ίδια η διατύπωση του άρθρου 4, παράγραφος 1, του κανονισμού 3577/92 δεν επιτρέπει να δοθεί απάντηση στο ζήτημα αν οι δύο τρόποι εκτέλεσής της δημόσιας υπηρεσίας που προβλέπουν οι διατάξεις αυτές, δηλαδή η σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας ή η απαίτηση υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας που επιβάλλονται στους πλοιοκτήτες, μπορούν να χρησιμοποιηθούν συγχρόνως από τα κράτη μέλη ή μόνον εναλλακτικά.
- 61 Επιπλέον, επιβάλλεται η υπόμνηση ότι οι δύο τρόποι για τους οποίους γίνεται λόγος αποβλέπουν στην επίτευξη του ίδιου στόχου, δηλαδή στη διασφάλιση ενός ικανοποιητικού επιπέδου υπηρεσιών θαλάσσιων τακτικών μεταφορών προς και από τα νησιά, καθώς και μεταξύ των νησιών, όπως διαλαμβάνει η ένατη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού 3577/92.
- 62 Ωστόσο, προέχει να διευκρινιστεί ότι οι δύο τρόποι διαφοροποιούνται τόσο ως προς τη φύση τους όσο και ως προς τον βαθμό εντάσεως.
- 63 Πράγματι, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι, αφενός, η υπογραφή συμβάσεως επιτρέπει στις δημόσιες αρχές να επιτύχουν όπως ο πλοιοκτήτης αναλάβει την υποχρέωση να παρέχει τις υπηρεσίες μεταφορών που ορίζονται στη σύμβαση. Αφετέρου, ο πλοιοκτήτης δεν θα είναι καταρχήν διατεθειμένος να δεσμευθεί από τέτοιες ρήτρες παρά μόνον αν το κράτος μέλος δεσμευθεί να του χορηγήσει αντιστάθμισμα, όπως το οικονομικό αντιστάθμισμα.
- 64 Αντιθέτως, στην περίπτωση κατά την οποία οι υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας επιβάλλονται εκτός της συμβάσεως, ο πλοιοκτήτης παραμένει καταρχήν ελεύθερος να παραιτηθεί από την παροχή των εν λόγω υπηρεσιών μεταφορών. Μόνο στην περίπτωση κατά την οποία αυτός θα ήθελε να παράσχει αυτές τις υπηρεσίες οφείλει να το πράξει με τήρηση των επιβαλλόμενων υποχρεώσεων. Εξάλλου, αυτός ο τρόπος μπορούσε επίσης να συνδυαστεί με σύστημα οικονομικού αντισταθμίματος κατ'

εφαρμογήν του άρθρου 4, παράγραφος 2, δεύτερο εδάφιο, του κανονισμού 3577/92, όπως καταδεικνύεται από την επίδικη στην κύρια δίκη ισπανική κανονιστική ρύθμιση.

- 65 Επομένως, από τη σύγκριση των χαρακτηριστικών των δύο τρόπων εκτέλεσεως των υπηρεσιών θαλάσσιων ενδομεταφορών προκύπτει ότι το εργαλείο της συμβάσεως παρέχει περισσότερες εγγυήσεις στο κράτος ότι οι εν λόγω υπηρεσίες όντως θα παρασχεθούν. Επιπλέον, όπως ορθώς παρατήρησε η Ισπανική Κυβέρνηση, η σύναψη συμβάσεως επιτρέπει την εγγύηση ότι, σε περίπτωση καταγγελίας της συμβάσεως, ο παρέχων τις υπηρεσίες εξακολουθεί να διασφαλίζει την υπηρεσία μέχρι τη σύναψη νέας συμβάσεως, νοουμένου ότι μια τέτοια εγγύηση επιτυγχάνεται κανονικά μόνο με τη χορήγηση αντισταθμίματος.
- 66 Εν όψει των χαρακτηριστικών των εν λόγω δύο τρόπων, καθώς και του σκοπού αυτών, δεν υπάρχει λόγος να αποκλειστεί η ταυτόχρονη χρήση τους για την ίδια διαδρομή ή την ίδια γραμμή μεταφορών προκειμένου να εξασφαλιστεί ορισμένο επίπεδο δημόσιων υπηρεσιών. Πράγματι, για τους λόγους που ανέφερε ο γενικός εισαγγελέας στα σημεία 109 έως 111 των προτάσεών του, στην περίπτωση κατά την οποία το επιτευχθέν επίπεδο υπηρεσιών, έστω και με τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας που έχουν επιβληθεί στους πλοιοκτήτες, δεν θεωρείται ικανοποιητικό ή όταν εξακολουθούν να υπάρχουν ειδικά κενά, η συμπληρωματική παροχή υπηρεσιών μπορούσε να διασφαλιστεί με τη σύναψη συμβάσεως αναθέσεως δημόσιας υπηρεσίας, όπως προβλέπει η ισπανική κανονιστική ρύθμιση.
- 67 Επομένως, μολονότι ο κανονισμός 3577/92 και ειδικότερα το άρθρο 4 δεν εμποδίζει εθνική κανονιστική ρύθμιση όπως η επίμαχη στην κύρια δίκη, η οποία επιτρέπει την προσφυγή στη σύμβαση αναθέσεως δημόσιας υπηρεσίας στην περίπτωση κατά την οποία οι υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας που επιβάλλονται στον πλοιοκτήτη για ορισμένη γραμμή ή διαδρομή τακτικών υπηρεσιών θαλάσσιων ενδομεταφορών προς και από τα νησιά, καθώς και μεταξύ των νησιών, αποδεικνύονται απρόσφορες για την εξασφάλιση ενός ικανοποιητικού επιπέδου μεταφορών, μια τέτοια ταυτόχρονη εφαρμογή αυτών των δύο τρόπων ενεργείας σε συγκεκριμένη περίπτωση συμβιβά-

ζεται με το κοινοτικό δίκαιο υπό την επιφύλαξη ότι τηρείται ορισμένος αριθμός συγκεκριμένων προϋποθέσεων.

- 68 Συναφώς, επιβάλλεται η υπόμνηση ότι, πρώτον, από τη σκέψη 34 της παρούσας αποφάσεως προκύπτει ότι τα κράτη μέλη δεν μπορούν να επιβάλλουν υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας στους κοινοτικούς πλοιοκτήτες παρά μόνον αν αποδεικνύεται ότι υπάρχει πραγματική ανάγκη δημόσιας υπηρεσίας. Πρέπει να διαπιστωθεί ότι ένα τέτοιο συμπέρασμα επιβάλλεται επίσης για τη σύναψη συμβάσεως αναθέσεως δημόσιας υπηρεσίας. Ενδεχόμενος συνδυασμός των δύο τρόπων ενεργείας για την ίδια γραμμή ή την ίδια διαδρομή δεν δικαιολογείται παρά μόνο με τήρηση της ίδιας προϋποθέσεως.
- 69 Δεύτερον, όπως προκύπτει επίσης από το άρθρο 4, παράγραφοι 1 και 2, του κανονισμού 3577/92, ταυτόχρονη εφαρμογή των δύο τρόπων ενεργείας πρέπει να γίνεται επί μιας βάσεως η οποία αποκλείει δυσμενή διάκριση έναντι όλων των κοινοτικών πλοιοκτητών.
- 70 Τρίτον, όσον αφορά την παρεμπόδιση της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών θαλάσσιων ενδομεταφορών, η ταυτόχρονη εφαρμογή των δύο τρόπων ενεργείας πρέπει, για να είναι δικαιολογημένη και σύμφωνη με το άρθρο 4, παράγραφοι 1 και 2, του εν λόγω κανονισμού, σε συνδυασμό με το άρθρο 1 αυτού, να είναι σύμφωνη προς την αρχή της αναλογικότητας. Με άλλα λόγια, ο συνδυασμός των δύο τρόπων εκτέλεσεως των εν λόγω υπηρεσιών πρέπει να είναι πρόσφορος ώστε να εξασφαλίζεται ικανοποιητικό επίπεδο αυτών και να μη συνεπάγεται περιοριστικά αποτελέσματα στην ελεύθερη κυκλοφορία των υπηρεσιών θαλάσσιων ενδομεταφορών που βαίνουν πέραν του ότι είναι αναγκαίου προς επίτευξη του επιδιωκόμενου σκοπού.
- 71 Επομένως, στο τρίτο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 4, παράγραφος 1, του κανονισμού 3577/92 πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι επιτρέπει σε κράτος μέλος, για την ίδια γραμμή ή την ίδια θαλάσσια διαδρομή, να επιβάλλει υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας σε ναυτιλιακές επιχειρήσεις και να συνάπτει ταυτοχρόνως με άλλες επιχειρήσεις συμβάσεις αναθέσεως δημόσιας υπη-

ρεσίας κατά την έννοια του άρθρου 2, παράγραφος 3, του εν λόγω κανονισμού, προς εκτέλεση της ίδιας τακτικής γραμμής από και προς νησιά, εφόσον μπορεί να αποδειχθεί ότι υπάρχει πραγματική ανάγκη δημόσιας υπηρεσίας και στο μέτρο που η ταυτόχρονη αυτή εφαρμογή γίνεται επί βάσεως η οποία αποκλείει τις δυσμενείς διακρίσεις και δικαιολογείται σε σχέση με τον επιδιωκόμενο σκοπό δημοσίου συμφέροντος.

Επί των δικαστικών εξόδων

- 72 Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν η Ισπανική, η Ελληνική, η Γαλλική και η Νορβηγική Κυβέρνηση, καθώς και η Επιτροπή, που υπέβαλαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, δεν αποδίδονται. Δεδομένου ότι η διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπόμπου που ανέκλυσε ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων.

Για τους λόγους αυτούς,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ,

κρίνοντας επί των ερωτημάτων που του υπέβαλε με διάταξη της 12ης Μαΐου 1999 το Tribunal Supremo, αποφαινεται:

- 1) Οι συνδυασμένες διατάξεις των άρθρων 4 και 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) 3577/92 του Συμβουλίου, της 7ης Δεκεμβρίου 1992, για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσω-**

τερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ), δεν επιτρέπουν να εξαρτάται η παροχή υπηρεσιών τακτικών θαλάσσιων ενδομεταφορών προς και από τα νησιά, καθώς και μεταξύ των νησιών, από προηγούμενη διοικητική άδεια παρά μόνον εάν:

— μπορεί να αποδειχθεί ότι υπάρχει πραγματική ανάγκη δημόσιας υπηρεσίας λόγω της ανεπάρκειας των υπηρεσιών τακτικών μεταφορών σε κατάσταση ελεύθερου ανταγωνισμού·

— αποδεικνύεται επίσης ότι αυτό το σύστημα προηγούμενων διοικητικών αδειών είναι αναγκαίο και ανάλογο προς τον επιδιωκόμενο σκοπό·

— ένα τέτοιο σύστημα στηρίζεται σε αντικειμενικά κριτήρια, μη εισάγοντα διακρίσεις και εκ των προτέρων γνωστά στις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις.

- 2) Το κοινοτικό δίκαιο δεν αντιτίθεται στην εξουσία κράτους μέλους να περιλαμβάνει στις προϋποθέσεις χορηγήσεως και διατηρήσεως της προηγούμενης διοικητικής άδειας ως μέσου επιβολής υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας σε κοινοτικό πλοιοκτήτη μια προϋπόθεση επιτρέπουσα να εκτιμάται η φερεγγυότητά του, όπως η απαίτηση ότι ο τελευταίος πρέπει να έχει ενημερότητα στην πληρωμή των φορολογικών του οφειλών ή των εισφορών κοινωνικής ασφαλίσεως, παρέχοντας έτσι στο εν λόγω κράτος μέλος τη δυνατότητα να ελέγχει την «ικανότητα παροχής υπηρεσιών» του πλοιοκτήτη αυτού, εφόσον η προϋπόθεση αυτή εφαρμόζεται επί βάσεως αποκλείουσας τις δυσμενείς διακρίσεις.

- 3) Το άρθρο 4, παράγραφος 1, του κανονισμού 3577/92 πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι επιτρέπει σε κράτος μέλος, για την ίδια γραμμή ή την ίδια θαλάσσια διαδρομή, να επιβάλλει υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας σε ναυτιλιακές επιχειρήσεις και να συνάπτει ταυτόχρονα με άλλες επιχειρήσεις συμβάσεις αναθέσεως δημόσιας υπηρεσίας κατά την έννοια του άρθρου 2, σημείο 3, του εν λόγω κανονισμού, προς εκτέλεση της ίδιας τακτικής γραμμής από και προς νησιά, εφόσον μπορεί να αποδειχθεί ότι υπάρχει πραγματική ανάγκη δημόσιας υπηρεσίας και στο μέτρο που η ταυτόχρονη αυτή εφαρμογή γίνεται επί βάσεως η οποία αποκλείει τις δυσμενείς διακρίσεις και δικαιολογείται σε σχέση με τον επιδιωκόμενο σκοπό δημοσίου συμφέροντος.

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

Δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο στις 20 Φεβρουαρίου 2001

Ο Γραμματέας

R. Grass

Ο Πρόεδρος

G. C. Rodríguez Iglesias