

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ
JEAN MISCHEO

της 30ής Νοεμβρίου 2000¹

1. Στην παρούσα υπόθεση που αφορά προδικαστική παραπομπή, το Tribunal Supremo (Ισπανία) ζητεί από το Δικαστήριο να ερμηνεύσει τον κανονισμό (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)² (στο εξής: κανονισμός), προκειμένου να έχει τη δυνατότητα να εκδώσει απόφαση επί του ζητήματος του συμβιβαστού με τον κανονισμό του ισπανικού διατάγματος 1466/1997, της 19ης Σεπτεμβρίου 1997, περί του νομικού καθεστώτος των τακτικών γραμμών θαλάσσιων ενδομεταφορών και των θαλάσσιων μεταφορών δημοσίου συμφέροντος [BOE αριθ. 226, της 20ής Σεπτεμβρίου 1997, σ. 27712 (στο εξής: βασιλικό διάταγμα 1466)].

«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 [...]»

3. Το άρθρο 2, σημείο 3, του κανονισμού ορίζει ότι

«“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.

Το νομικό πλαίσιο

A – Κοινοτικό δίκαιο

2. Ο κανονισμός προβλέπει στο άρθρο 1, παράγραφος 1, αυτού ότι

Η σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας μπορεί ιδιαίτερα να περιλαμβάνει:

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

1 – Γλώσσα του πρωτοτύπου: η γαλλική.

2 – ΕΕ L 364, σ. 7.

— 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».

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.»

4. Η παράγραφος 4 του ίδιου αυτού άρθρου ορίζει ότι 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.

B — Εθνικό δίκαιο

5. Το άρθρο 4 του κανονισμού προβλέπει ότι:

«1. Οποιοδήποτε κράτος μέλος μπορεί να συνάψει συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας ή να επιβάλει 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.

6. Το βασιλικό διάταγμα 1466 αναφέρει ότι οι θαλάσσιες μεταφορές δημοσίου συμφέροντος είναι όλες οι τακτικές γραμμές μεταξύ της χερσονήσου και των νησιών, γραμμές οι οποίες συνδέουν τη χερσόνησο με τη Θέουτα ή τη Μελίλια, καθώς και οι γραμμές οι οποίες συνδέουν τα μη ηπειρωτικά εδάφη μεταξύ τους.

7. Το βασιλικό διάταγμα 1466 προβλέπει τρία διαφορετικά καθεστάτα:

- ένα καθεστώς συγκοινωνιών για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές [μεταξύ των λιμένων] της χερσονήσου (άρθρο 3), συμβιβάζεται με το κοινοτικό δίκαιο, το δε εθνικό δικαστήριο υπέβαλε τα εξής προδικαστικά ερωτήματα:
- ένα καθεστώς συμβάσεως δημοσίου συμφέροντος (άρθρο 4),
- ένα καθεστώς χορηγήσεως προηγούμενης διοικητικής άδειας (άρθρα 6 και 8).

8. Η διοικητική άδεια που προβλέπει το βασιλικό διάταγμα 1466 εξαρτάται από δύο ειδών προϋποθέσεις:

- την απαίτηση ενημερότητας στην εκπλήρωση των φορολογικών υποχρεώσεων και των εισφορών κοινωνικής ασφάλισης του [πλοιοκτήτη] (άρθρο 6),
- απαιτήσεις που αφορούν την τακτική εξυπηρέτηση, τη συνέχεια, την ικανότητα παροχής της υπηρεσίας, το πλήρωμα και, ενδεχομένως, τους εξυπηρετούμενους λιμένες, τη συχνότητα και, ενδεχομένως, τα κόμματα (άρθρο 8).

Τα προδικαστικά ερωτήματα

9. Οι Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir) κ.λπ. (στο εξής: Analir κ.λπ.) άσκησαν προσφυγή περί ακυρώσεως του βασιλικού διατάγματος 1466 που βασίζεται στο ότι το διάταγμα δεν

«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»

12. Δεν αμφισβητείται ότι ο κανονισμός αποβλέπει στην εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στο πλαίσιο των θαλάσσιων ενδομεταφορών.

10. Το εθνικό δικαστήριο παρατηρεί ότι, κατά τον χρόνο εκδόσεως του βασιλικού διατάγματος 1466, του οποίου η ακύρωση ζητείται στο πλαίσιο της διαφοράς της κύριας δίκης, το Βασίλειο της Ισπανίας ήταν απαλλαγμένο έως την 1η Ιανουαρίου 1999 από την υποχρέωση απελευθερώσεως των θαλάσσιων ενδομεταφορών. Προσθέτει ωστόσο, ορθώς κατ' εμέ, ότι τα υποβληθέντα ερωτήματα δεν είναι αλυσιτελή *ratione temporis*. Πράγματι, με τη διάταξη που εξέδωσε στις 12 Μαΐου 1999, επομένως μετά τη λήξη της απαλλαγής, διαπιστώνει ότι οι εθνικές διατάξεις των οποίων καλείται να εκτιμήσει την ισχύ δεν τροποποιήθηκαν με τη λήξη της απαλλαγής και θα εξακολουθήσουν να ισχύουν.

13. Αυτό προκύπτει τόσο από τον τίτλο του, που παρατέθηκε προηγουμένως, όσο και από τις αιτιολογικές του σκέψεις, όπου αναφέρεται ότι «η κατάργηση των περιορισμών στην παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών εντός των κρατών μελών είναι αναγκαία για την εγκαθίδρυση της εσωτερικής αγοράς», η οποία περιλαμβάνει ένα χώρο στον οποίο εξασφαλίζεται η ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, των προσώπων, των υπηρεσιών και των κεφαλαίων. Κατά συνέπεια, «η ελεύθερη κυκλοφορία των υπηρεσιών πρέπει να εφαρμοσθεί στις θαλάσσιες μεταφορές εντός των κρατών μελών»³.

Επί του πρώτου προδικαστικού ερωτήματος

11. Σημειώνω, προκαταρκτικά, ότι το υποβληθέν ερώτημα αφορά τη δυνατότητα για ένα κράτος μέλος να καταφεύγει σε σύστημα προηγούμενης άδειας συνδεδεμένο με την επιβολή υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας. Στην προκειμένη περίπτωση, επομένως, δεν τίθεται ζήτημα μέτρων που ένα κράτος μέλος μπορεί να λάβει για τη διατήρηση της ασφάλειας στη ναυσιπλοΐα ή ακόμη για τις ανάγκες της εκμεταλλεύσεως των λιμενικών υποδομών (για παράδειγμα, το πλεύρισμα στις προβλήτες).

14. Η αρχή αυτή διατυπώνεται στο προαναφερθέν άρθρο 1, παράγραφος 1, του κανονισμού.

15. Γίνεται επίσης δεκτό μεταξύ των διαδίκων ότι η απαίτηση προηγούμενης άδειας, η οποία εξ ορισμού συνεπάγεται ότι η παροχή υπηρεσιών απαγορεύεται εφόσον δεν χορηγήθηκε η άδεια, συνιστά περιορισμό στην ελεύθερη παροχή υπηρεσιών.

3 — Βλ. τρίτη και τέταρτη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού.

16. Πράγματι, η διαφορά απόψεων μεταξύ των διαφόρων παρεμβαινόντων αφορά το ζήτημα αν, ενδεχομένως δε σε ποιο βαθμό, ένας τέτοιος περιορισμός μπορεί να δικαιολογείται από τις ανάγκες της δημόσιας υπηρεσίας στις οποίες αναφέρεται ο κανονισμός.

17. Οι προσφεύγουσες της κύριας δίκης δέχονται ότι τα κράτη μέλη μπορούν να κρίνουν αναγκαίο να επιβάλλουν στους επιχειρηματίες υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας, θεωρούν όμως ότι αυτό δεν θα τα υποχρεώνει να εξαρτούν την παροχή υπηρεσιών από προηγούμενη άδεια. Πράγματι, κατά τις προσφεύγουσες, η τήρηση τέτοιων υποχρεώσεων μπορεί να εξασφαλιστεί με σύστημα χορηγήσεως αδειών ανά κατηγορίες γραμμών και σύμφωνα με διαδικασίες δηλώσεως.

18. Το Βασίλειο της Ισπανίας και η Ελληνική Δημοκρατία διατυπώνουν διαμετρικά αντίθετη άποψη και προβάλλουν ότι το σύστημα προηγούμενης άδειας είναι, προφανώς, αναγκαίο προκειμένου να εξασφαλίζεται η εκπλήρωση των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας.

19. Η Ισπανική Κυβέρνηση, προς στήριξη της θέσεώς της ότι η απαίτηση διοικητικής άδειας δεν εμποδίζει την ελευθέρωση των θαλάσσιων ενδομεταφορών με τα νησιά, τονίζει τα εξής επιχειρήματα.

20. Πρώτον, επιμένει στη σπουδαιότητα που έχει, τόσο από πλευράς ισπανικού Συντάγματος όσο και κοινοτικού δικαίου, ο νησιω-

τικός χαρακτήρας των σχετικών διαδρομών, παραθέτοντας προς τούτο, ειδικότερα, το άρθρο 227, παράγραφος 2, της Συνθήκης ΕΚ (νυν, κατόπιν τροποποιήσεως, άρθρο 299 ΕΚ) και τη δήλωση αριθ. 30 σχετικά με τις νησιωτικές περιοχές, επισυναφθείσα στη Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση.

21. Η Ισπανική Κυβέρνηση συνάγει ότι «ο νησιωτικός χαρακτήρας εμφανίζεται με χαρακτηριστικά και ιδιαιτερότητες των οποίων η προστασία μπορεί να χρήζει, κατά την ελεύθερη εκτίμηση κάθε κράτους, ειδικών συστημάτων προστασίας».

22. Εξάλλου, καλώς το ισπανικό δίκαιο θεωρεί ότι οι εν λόγω θαλάσσιες ενδομεταφορές εμπίπτουν στη δημόσια υπηρεσία. Πράγματι, πληρούν τις προϋποθέσεις που διαμόρφωσε η νομολογία του Δικαστηρίου⁴ καθόσον είναι καθολικές, συνεχείς, δημοσίου συμφέροντος και ρυθμίζονται από τη δημόσια αρχή.

23. Η Επιτροπή υπογραμμίζει ωστόσο, ορθώς κατ' εμέ, ότι το ζήτημα αν επιτρέπεται ή όχι σε κράτος μέλος να χαρακτηρίσει ορισμένες παροχές θαλάσσιων ενδομεταφορών ότι συνιστούν δημόσια υπηρεσία δεν τίθεται εν προκειμένο. Πράγματι, η διαφορά στην πραγματικότητα αναφέρεται στις συνέπειες που ένα κράτος μέλος δικαιούται να προσδίδει σε έναν τέτοιο χαρακτηρισμό.

4 — Απόφαση της 18ης Ιουνίου 1998, C-266/96, Corsica Ferries France (Σύλλογη 1998, σ. I-3949, σκέψη 60).

24. Κατά την Ισπανική Κυβέρνηση, ένα κράτος μέλος μπορεί να καθορίσει το σύνολο των θαλάσσιων ενδομεταφορών, με τα νησιά, ως εμπύκτον στη δημόσια υπηρεσία και, επομένως, πρέπει να υπόκειται σε υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας των οποίων η τήρηση δεν μπορεί να διασφαλίζεται παρά μόνο με σύστημα προηγούμενης άδειας.

25. Η Επιτροπή, υποστηριζόμενη από τη Νορβηγική Κυβέρνηση, θεωρεί, αντιθέτως, ότι δεν είναι δυνατόν να χρησιμοποιείται ένα τέτοιο σύστημα παρά μόνον υπό καλώς καθορισμένες προϋποθέσεις. Συμμερίζομαι την άποψη αυτή.

26. Συγκεκριμένα, η συστηματική ανάλυση των διατάξεων του κανονισμού δεν αφήνει καμιά αμφιβολία ως προς τη σχέση μεταξύ του άρθρου 1, το οποίο διακηρύσσει την αρχή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών, και του άρθρου 4, το οποίο παρέχει στα κράτη μέλη την ευχέρεια να συνάπτουν συμβάσεις αναθέσεως δημόσιας υπηρεσίας ή να επιβάλλουν υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας. Πράγματι, η δυνατότητα αυτή πρέπει να θεωρείται ως παρέκκλιση, δεδομένου ότι η ελεύθερη παροχή υπηρεσιών αποτελεί τον κανόνα.

27. Εξάλλου, δεν υπάρχει διαφωνία επί του ζητήματος αυτού μεταξύ των διαφόρων παρεμβαπόντων.

28. Επομένως, η ελεύθερη παροχή υπηρεσιών δεν μπορεί να περιορίζεται από τις ανάγκες δημόσιας υπηρεσίας παρά μόνον αν, και στο μέτρο που, αυτό αποδεικνύεται απαραίτητο για τη διασφάλιση επαρκών συνδέσεων.

29. Τούτο επιβεβαιώνεται από τη φρασεολογία της ένατης αιτιολογικής σκέψης του κανονισμού που διαλαμβάνει ότι «η παροχή δημοσίων υπηρεσιών που συνεπάγονται ορισμένα δικαιώματα και υποχρεώσεις για τους ενδιαφερόμενους πλοιοκτήτες μπορεί να δικαιολογηθεί προκειμένου να διασφαλισθεί η τακτική και επαρκής παροχή υπηρεσιών μεταφορών από, προς και ανάμεσα σε νησιά».

30. Η άποψη ότι δεν πρέπει να γίνεται προσφυγή στις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας παρά μόνον όταν οι δυνάμεις της αγοράς δεν είναι επαρκείς για να εξασφαλίσουν τις πρόσφορες συνδέσεις εκφράζεται επίσης με το άρθρο 2, παράγραφος 4, του κανονισμού, από το οποίο προκύπτει ότι οι «υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας» είναι οι υποχρεώσεις τις οποίες οι πλοιοκτήτες της Κοινότητας, «αν ελάμβαναν αποκλειστικά υπόψη τα δικά τους εμπορικά συμφέροντα, δεν θα αναλάμβαναν στην ίδια έκταση ή με τους αυτούς όρους».

31. Αυτή η ανάλυση των διατάξεων του κανονισμού επιβεβαιώνεται εξάλλου από τη νομολογία του Δικαστηρίου περί της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών, από την οποία προκύπτει ότι πρόκειται για μια από τις θεμελιώδεις ελευθερίες του κοινοτικού δικαίου και ότι κάθε παρέκκλιση απ' αυτήν πρέπει επομένως να είναι αυστηρής ερμηνείας και να τηρεί τις αρχές της αναλογικότητας και της απαγορεύσεως των διακρίσεων⁵.

32. Υπό τις εν προκειμένω περιστάσεις, οι αρχές αυτές συνεπάγονται ότι η λήψη προ-

5 - Ως παράδειγμα της πάγιας νομολογίας, βλ. απόφαση της 30ής Νοεμβρίου 1995, C-55/94, Gebhard (Σύλλογος 1995, σ. 1-4165).

ηγούμενης άδειας δεν μπορεί να επιβάλλεται παρά μόνο στο μέτρο που είναι αναγκαίο για να υποχρεωθούν οι επιχειρηματίες να παρέχουν τις υπηρεσίες τις οποίες δεν θα παρείχαν στο πλαίσιο του ελεύθερου ανταγωνισμού.

οδηγεί στη σκέψη ότι ορισμένες τουλάχιστον από τις συνδέσεις αυτές μπορούσαν να εξυπηρετούνται κατά τρόπο πρόσφορο στο πλαίσιο του ελεύθερου ανταγωνισμού και ότι η επιβολή υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας δεν μπορεί να είναι αναγκαία για το σύνολο των συνδέσεων με τα νησιά και μεταξύ των νησιών.

33. Τούτο δεν μπορεί να καταδειχθεί παρά μόνον κατόπιν αναλύσεως κατά περίπτωση των συνδέσεων για τις οποίες πρόκειται, για να προσδιορισθεί ποιες από αυτές δεν μπορούν να εξυπηρετούνται κατά πρόσφορο τρόπο στο πλαίσιο της ελεύθερης επιχειρηματικότητας.

34. Αντιθέτως, ένα κράτος μέλος δεν μπορεί να αποφασίζει εκ των προτέρων και χωρίς την κατά περίπτωση ανάλυση ότι μια ολόκληρη κατηγορία συνδέσεων — όπως εν προκειμένω οι συνδέσεις με τα νησιά και μεταξύ των νησιών — επιβάλλουν, για να διασφαλίζονται κατά τρόπο πρόσφορο, τη θέσπιση περιοριστικών μέτρων στην ελεύθερη παροχή υπηρεσιών.

35. Είναι ασφαλώς πιθανόν, κατόπιν μιας τέτοιας αναλύσεως, οι αρμόδιες αρχές ενός κράτους μέλους να καταλήξουν στο συμπέρασμα ότι καμιά από τις συνδέσεις που εμπίπτουν στην κατηγορία αυτή δεν μπορεί να εξυπηρετείται κατά πρόσφορο τρόπο στο πλαίσιο του ελεύθερου ανταγωνισμού.

36. Στην προκειμένη περίπτωση, πάντως, η Ισπανική Κυβέρνηση τονίζει τη μεγάλη διαφοροποίηση των υφιστάμενων γραμμών μεταξύ της χερσονήσου και των νησιών και μεταξύ των νησιών. Η διαπίστωση αυτή

37. Εξάλλου, δεν βλέπω τον λόγο για τον οποίο η διαφοροποίηση στις εν λόγω γραμμές θα πρέπει να αποτελέσει εμπόδιο στην ατομική ανάλυση για κάθε μία απ' αυτές, όπως φαίνεται να επιθυμεί να καταδείξει η Ισπανική Κυβέρνηση. Αντιθέτως, αυτή ακριβώς η διαφοροποίηση επιβάλλει να πραγματοποιηθεί η κατά περίπτωση εξέταση, καθόσον αυτή συνεπάγεται ότι μια προσήκουσα απόφαση για μια διαδρομή δεν θα είναι κατ' ανάγκη και για μια άλλη. Επιπλέον, παρατηρώ ότι οι εν λόγω γραμμές δεν είναι παρά πολλές, οπότε μια τέτοια κατά περίπτωση ανάλυση θα ήταν ανέφικτη.

38. Η Ισπανική Κυβέρνηση συγκρίνει κατ' αναλογία μεταξύ των θαλάσσιων ενδομεταφορών και του τομέα των τηλεπικοινωνιών, ο οποίος αποτελεί παράδειγμα άλλου ελευθερωθέντος τομέα στον οποίο η παροχή υπηρεσιών υπόκειται ακόμη σε καθεστώς αδειών.

39. Ωστόσο, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι μια τέτοια σύγκριση, περιοριζόμενη στο γεγονός ότι πρόκειται για δύο οικονομικούς τομείς υπό απελευθέρωση, δεν μπορεί, λαμβάνοντας υπόψη τα προεκτεθέντα, να δικαιολογήσει το συμπέρασμα ότι ένα σύστημα προηγούμενων αδειών θα μπορούσε να γίνει δεκτό χωρίς περιορισμό στον τομέα των θαλάσσιων ενδομεταφορών.

40. Η Ισπανική Κυβέρνηση, υποστηριζόμενη από την Ελληνική Κυβέρνηση, προς στήριξη της απόψεώς της ισχυρίζεται ακόμη ότι το άρθρο 4, παράγραφος 1, του κανονισμού ορίζει ότι τα κράτη μέλη μπορούν να επιβάλλουν υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας ως προϋπόθεση για την παροχή υπηρεσιών ενδομεταφορών με προορισμό τα νησιά και μεταξύ αυτών.

41. Το επιχείρημα αυτό έχει ασφαλώς μεγάλη βαρύτητα, αλλά δεν συνεπάγεται κατ' ανάγκη ότι ο έλεγχος της τηρήσεως των εν λόγω προϋποθέσεων πρέπει υποχρεωτικά να γίνεται εκ των προτέρων. Πράγματι, μπορεί εξίσου να προβλεφθεί ότι οι αρμόδιες αρχές προβαίνουν στους αναγκαίους ελέγχους μέσω συστήματος δηλώσεων. Εξάλλου, η νομολογία του Δικαστηρίου περιλαμβάνει παραδείγματα τέτοιων λύσεων στον τομέα των θεμελιωδών ελευθεριών του κοινοτικού δικαίου, όπως είναι η ελεύθερη κυκλοφορία των κεφαλαίων⁶.

42. Επομένως, μπορούμε να καταλήξουμε στο ότι η απαίτηση προηγούμενης άδειας σχετικά με τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας είναι επιτρεπτή εφόσον περιορίζεται στις συνδέσεις οι οποίες δεν θα εξυπηρετούνταν ικανοποιητικά στο πλαίσιο του ελεύθερου ανταγωνισμού και εφαρμόζεται κατά τρόπο αποκλείοντα τις δυσμενείς διακρίσεις;

43. Η Επιτροπή προτείνει, συναφώς, κάποιο αριθμό λογικών διευκρινίσεων.

44. Υπογραμμίζει, καταρχάς, ότι και στην περίπτωση αυτή απόκειται στις εθνικές αρχές να προσφύγουν σε σύστημα προηγούμενης άδειας μόνον αν ο έλεγχος της ορθής εκτελέσεως της δημόσιας υπηρεσίας δεν μπορεί να εξασφαλισθεί με άλλα μέσα.

45. Προσθέτει ότι το σύστημα της προηγούμενης άδειας δεν πρέπει να έχει ως αντικείμενο τον περιορισμό της προσβάσεως στην αγορά, αλλά αποκλειστικά τη διαφύλαξη της δημόσιας υπηρεσίας. Συμμερίζομαι πλήρως την άποψη αυτή. Πράγματι, πρόκειται για αναγκαίους της δημόσιας υπηρεσίας, οι οποίες συνιστούν τη μόνη ικανή απαίτηση προς δικαιολόγηση ενός τέτοιου συστήματος. Το σύστημα αυτό δεν μπορεί, επομένως, να έχει άλλο αντικείμενο εκτός της διατηρήσεως της δημόσιας υπηρεσίας και ο ανταγωνισμός δεν πρέπει να παρεμποδίζεται παρά μόνο στο μέτρο που είναι προς τούτο αναγκαίο. Αντιθέτως, κάθε περιορισμός προσβάσεως στην αγορά, ο οποίος δεν είναι αναγκαίος ενόψει των απαιτήσεων της δημόσιας υπηρεσίας, δεν μπορεί να δικαιολογείται.

46. Κατ' ανάγκη προκύπτει, όπως άλλωστε προβάλλει η Επιτροπή, ότι οι προϋποθέσεις χορηγήσεως της άδειας δεν πρέπει να συνεπάγονται καμιά διακριτική ευχέρεια εκ μέρους των αρμοδίων αρχών. Οποιαδήποτε επιχείρηση η οποία εκπληρώνει τις προβλεπόμενες υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας, οι οποίες πρέπει, ασφαλώς, να εντάσσονται στο πλαίσιο όσων επιτρέπει το άρθρο 4, παράγραφος 2, του κανονισμού,

6 — Απόφαση της 14 Δεκεμβρίου 1995, C-163/94, C-165/94 και C-250/94, Sanz de Lera κ.λπ. (Σύλλογή 1995, σ. I-4821).

πρέπει να μπορεί να λαμβάνει αυτομάτως την άδεια.

50. Ενόψει των προεκτεθέντων, στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η εξής απάντηση:

47. Εξάλλου, για να είναι πραγματική η πρόσβαση στην υπό εξέταση αγορά, πρέπει οι προϋποθέσεις για την άδεια να είναι διαφανείς και η ασφάλεια δικαίου εγγυημένη. Οι προϋποθέσεις λήψεως της άδειας πρέπει επομένως να είναι γνωστές εκ των προτέρων, να δικαιολογούνται σύμφωνα με αντικειμενικά κριτήρια και να εφαρμόζονται κατά τον ίδιο τρόπο σε όλους τους επιχειρηματίες οι οποίοι έχουν το δικαίωμα προς τούτο. Πράγματι, στην αντίθετη περίπτωση, οι επιχειρηματίες δεν θα μπορούσαν να προβλέψουν τις επιβαρύνσεις τις οποίες θα υφίσταντο και, επομένως, τούτο θα τους απέτρεπε από το να ζητήσουν άδεια.

48. Η Επιτροπή αναφέρεται επίσης στο από 22 Οκτωβρίου 1997 έγγραφο οχλήσεως που απέστειλε στις ισπανικές αρχές, κατά το οποίο, εν πάση περιπτώσει, το βασιλικό διάταγμα 1466 καθιέρωσε νέους περιορισμούς στην ελεύθερη παροχή υπηρεσιών, ειδικότερα δημιουργώντας σύστημα προηγούμενης άδειας για το σύνολο των συνδέσεων με τα νησιά και μεταξύ αυτών. Ως εκ τούτου, το διάταγμα συνιστούσε παράβαση του άρθρου 7 του κανονισμού, το οποίο, με την παραπομπή στο άρθρο 62 της Συνθήκης ΕΚ (που καταργήθηκε με τη Συνθήκη του Άμστερνταμ), επιβάλλει ρήτσα standstill στον τομέα των περιορισμών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές.

49. Ωστόσο, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι το παραπέμπον δικαστήριο δεν υπέβαλε ερώτημα ως προς την ενδεχόμενη εφαρμογή του άρθρου 7 στην προκειμένη περίπτωση.

«Το άρθρο 1 και το άρθρο 4, παράγραφος 2, του κανονισμού πρέπει να ερμηνευθούν υπό την έννοια ότι δεν επιτρέπουν να εξαρτάται η παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων ενδομεταφορών με τα νησιά εκ μέρους επιχειρήσεων, οι οποίες εκτελούν τακτικές ναυτιλιακές γραμμές, από τη λήψη προηγούμενης διοικητικής άδειας, εκτός αν το κράτος μέλος αποδεικνύει ότι:

- στο πλαίσιο του ελεύθερου ανταγωνισμού, η δημόσια υπηρεσία δεν εξασφαλίζεται, κατά τρόπο ικανοποιητικό, στις γραμμές που υπόκεινται σε άδεια·

- ο έλεγχος της τηρήσεως εκ μέρους των επιχειρηματιών των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας δεν μπορεί να εξασφαλίζεται παρά μόνο με σύστημα προηγούμενης άδειας·

- οι προϋποθέσεις εκδόσεως της άδειας είναι καθορισμένες, προβλεπτές, διαφανείς και αποκλείουν δυσμενείς διακρίσεις·

- οι επιχειρηματίες οι οποίοι πληρούν τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας που καθορίζει το κράτος μέλος λαμβάνουν αυτόματα την άδεια.»

Επί του δευτέρου προδικαστικού ερωτήματος

51. Το ερώτημα αυτό ασφαλώς υποβλήθηκε για την περίπτωση κατά την οποία η απάντηση στο πρώτο ερώτημα θα ήταν καταφατική. Δεδομένου ότι στο ερώτημα αυτό δόθηκε απάντηση υπό όρους, θεωρώ αναγκαίο να δοθεί απάντηση στο δεύτερο ερώτημα.

52. Το εθνικό δικαστήριο ζητεί να πληροφορηθεί αν η χορήγηση και η διατήρηση της άδειας μπορούν να εξαρτώνται από ορισμένες προϋποθέσεις, όπως η ενημερότητα στην πληρωμή των φορολογικών οφειλών και των εισφορών κοινωνικής ασφάλισης, εκτός εκείνων που απαριθμούνται στο άρθρο 4, παράγραφος 2, του κανονισμού και δεν έχουν ειδική σχέση με τις παροχές που αποτελούν το αντικείμενο της άδειας.

53. Οι προσφεύγουσες της κύριας δίκης προβάλλουν ότι η χορήγηση και η διατήρηση της προηγούμενης άδειας που προβλέπει το βασιλικό διάταγμα 1466 για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές με τα νησιά δεν μπορεί να εξαρτάται από την προϋπόθεση της ενημερότητας στην πληρωμή των φορολογικών οφειλών και των εισφορών κοινωνικής ασφάλισης.

54. Πράγματι, κατ' αυτές, η Συνθήκη δεν επιτρέπει περιορισμούς στη θεμελιώδη αρχή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών παρά μόνον όταν αυτοί δικαιολογούνται από μη οικονομικές απαιτήσεις γενικής συμφέροντος, αποκλείουσες τις δυσμενείς διακρίσεις, και είναι ανάλογες προς τον σκοπό.

55. Αυτό δεν συμβαίνει στην προκειμένη περίπτωση, καθόσον η υποχρέωση για την οποία γίνεται λόγος δεν έχει καμιά άμεση σχέση με τη ναυσιπλοΐα που υπόκειται σε άδεια.

56. Εξάλλου, το άρθρο 5 της Συνθήκης ΕΚ (νυν άρθρο 10 ΕΚ) απαγορεύει στα κράτη μέλη να εισάγουν νέους περιορισμούς στην ελεύθερη παροχή υπηρεσιών, όπως είναι οι επίδικες προϋποθέσεις.

57. Η Νορβηγική Κυβέρνηση συμμερίζεται την άποψη των Analir κ.λπ., σύμφωνα με την οποία το άρθρο 4, παράγραφος 2, του κανονισμού δεν επιτρέπει την επιβολή των επίμαχων υποχρεώσεων. Πράγματι, στη διάταξη αυτή δεν γίνεται καμιά μνεία, μολονότι τόσο η διατύπωση όσο και ο σκοπός του κανονισμού αποδεικνύουν ότι η διάταξη αυτή είναι εξαντλητική.

58. Η Ισπανική Κυβέρνηση υπογραμμίζει ωστόσο ότι οι επίδικες προϋποθέσεις δεν είναι «υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας», αλλά εμπίπτουν στις γενικές προϋποθέσεις χορηγήσεως της διοικητικής άδειας.

59. Επομένως, δεν συνιστούν παράβαση του άρθρου 4 του κανονισμού, έστω και αν η διάταξη αυτή θεωρηθεί εξαντλητική.

60. Η Ισπανική Κυβέρνηση προβάλλει επίσης, συμφωνούσα με την Επιτροπή, ότι η υποχρέωση ενημερότητας ως προς την πληρωμή των φορολογικών τους οφειλών και των εισφορών κοινωνικής ασφάλισης είναι απαραίτητη προκειμένου να εξασφαλίζεται κάποια φερεγγυότητα εκ μέρους των επιχειρήσεων οι οποίες καλούνται να εξασφαλίζουν παροχές δημόσιας υπηρεσίας και, επομένως, ικανές να εγγυηθούν ότι οι παροχές δημόσιας υπηρεσίας δεν διακυβεύονται από χρέη του παρέχοντος τις υπηρεσίες.

61. Η Επιτροπή προβάλλει, συναφώς, ότι η ικανότητα παροχής της υπηρεσίας, κατά την έννοια του άρθρου 4, παράγραφος 2, του κανονισμού, πρέπει να νοείται ως περιλαμβανούσα την οικονομική και χρηματοοικονομική ικανότητα.

62. Από τις σκέψεις του εθνικού δικαστηρίου, αλλά και από τα επιχειρήματα που ανέπτυξε η Ισπανική Κυβέρνηση, προκύπτει ότι πρέπει να γίνει διάκριση μεταξύ δύο κατηγοριών προβλημάτων.

63. Πράγματι, τίθεται καταρχάς το ζήτημα αν, γενικά, τα κράτη μέλη δικαιούνται να εξαρτούν την άσκηση της επίμαχης δραστηριότητας από προϋποθέσεις που αφορούν τομείς οι οποίοι δεν μνημονεύονται στο άρθρο 4, παράγραφος 2.

64. Από τη διατύπωση του κανονισμού προκύπτει ότι αυτό ισχύει εν προκειμένω.

65. Συγκεκριμένα, ο κανονισμός στο προαναφερθέν άρθρο του 1, παράγραφος 1, ορίζει ότι «η ελεύθερη κυκλοφορία των υπηρεσιών [...] εφαρμόζεται 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»⁷.

66. Ομοίως, το άρθρο 3, παράγραφος 2, προβλέπει ότι, «για σκάφη που εκτελούν θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων σε νησιά, όλα τα θέματα σχετικά με την επάνδρωση εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους στο οποίο το σκάφος εκτελεί θαλάσσιες μεταφορές (κράτος υποδοχής)»⁸.

67. Απ' αυτό προκύπτει κατ' ανάγκη ότι ένα κράτος μέλος μπορεί να επιβάλλει, βάσει των δύο αυτών διατάξεων, προϋποθέσεις οι οποίες αναφέρονται σε τομείς που δεν μνημονεύει το άρθρο 4, παράγραφος 2.

68. Ειδικότερα, από το προαναφερθέν άρθρο 1, παράγραφος 1, προκύπτει ότι, στο μέτρο που ένας πλοιοκτήτης επιθυμεί να διασφαλίζει υπηρεσίες θαλάσσιων ενδομεταφορών στην Ισπανία χρησιμοποιώντας σκάφη νηολογημένα σ' αυτό το κράτος που φέρουν το σημαία του, τα εν λόγω σκάφη πρέπει υποχρεωτικά να πληρούν τις απαιτούμενες από το ισπανικό δίκαιο προϋποθέσεις, για να μπορούν να εκτελούν θαλάσσιες ενδομεταφορές στην Ισπανία. Σε μια τέτοια περίπτωση, τίποτε δεν εμποδίζει οι προϋποθέσεις αυτές να περιλαμβάνουν,

7 – Η υπογράμμιση δική μου.

8 – Η υπογράμμιση δική μου.

ενδεχομένως, την υποχρέωση ενημερότητας ως προς την πληρωμή των ασφαλιστικών και φορολογικών οφειλών του πλοιοκτήτη.

69. Η σκέψη αυτή μας οδηγεί στο δεύτερο πρόβλημα που πρέπει να εξετασθεί στο πλαίσιο αυτού του προδικαστικού ερωτήματος.

70. Πράγματι, έστω και αν, όπως έχει αναφερθεί, οι υποχρεώσεις σχετικά με τις φορολογικές και ασφαλιστικές οφειλές, στις οποίες αναφέρεται το εθνικό δικαστήριο, μπορούν, υπό τις περιγραφείσες ανωτέρω προϋποθέσεις, να θεμελιωθούν σε άλλη διάταξη εκτός του άρθρου 4, παράγραφος 2, αυτό δεν αποκλείει οι εν λόγω υποχρεώσεις να μπορούν επίσης να θεωρηθούν ως υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας κατά την έννοια της διατάξεως αυτής, που μπορούν βάσει αυτού να επιβληθούν από το κράτος μέλος υποδοχής στους πλοιοκτήτες, ανεξαρτήτως του αν είναι εγκατεστημένοι στην Ισπανία ή σε άλλο κράτος μέλος.

71. Συγκεκριμένα, όπως ορθώς υπογραμμίζουν η Επιτροπή και η Ισπανική Κυβέρνηση, η ανικανότητα του πλοιοκτήτη να αντιμετωπίσει τις φορολογικές του οφειλές και τις εισφορές κοινωνικής ασφάλισης μπορεί να είναι ένδειξη σοβαρών χρηματοοικονομικών δυσχερειών που είναι δυνατό να οδηγήσουν σε πτώχευση ή και διακοπή της δημόσιας υπηρεσίας.

72. Επομένως, το γεγονός ότι περιλαμβάνεται στις προϋποθέσεις χορηγήσεως της

άδειας ένα κριτήριο που επιτρέπει να εκτιμηθεί η φερεγγυότητα του πλοιοκτήτη δεν συνιστά υπερβολικά διασταλτική ερμηνεία των διατάξεων του άρθρου 4, παράγραφος 2, του κανονισμού, έστω και αν η διάταξη αυτή, όπως έχει αναφερθεί, ως παρέκκλιση από την αρχή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών, πρέπει να ερμηνεύεται στενά.

73. Το συμπέρασμα αυτό δεν αναιρείται από το γεγονός, το οποίο υπογράμμισαν τόσο οι Analir κ.λπ., όσο και το εθνικό δικαστήριο, ότι οι επίμαχες προϋποθέσεις δεν συνδέονται ειδικά με τις παρεχόμενες υπηρεσίες. Πράγματι, όπως έχει αναφερθεί, συνιστούν γενικά ένδειξη της χρηματοοικονομικής δυνατότητας διαρκούς παροχής των υπηρεσιών αυτής της φύσεως.

74. Εξάλλου, μια εταιρία δεν πρέπει να εξασφαλίζει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα σε σχέση με άλλες εταιρίες οι οποίες καταβάλλουν τακτικά τους φόρους τους και τις εισφορές κοινωνικών ασφαλίσεων.

75. Συναφώς, πρέπει εξάλλου να παρατηρηθεί ότι, όπως τονίζει η Ισπανική Κυβέρνηση, προϋποθέσεις αυτού του είδους δεν είναι άγνωστες στο κοινοτικό δίκαιο. Πράγματι,

προβλέπονται ρητά στις οδηγίες περί των δημοσίων συμβάσεων⁹. Όμως, αυτές αφορούν, a priori, μια σχέση περισσότερο συνεπή μεταξύ των επιχειρηματιών και των αρχών.

76. Επομένως, κατά μείζονα λόγο πρέπει να γίνει δεκτή η επιβολή τέτοιων προϋποθέσεων στην προκειμένη περίπτωση, όπου γίνεται λόγος για παροχές δημόσιας υπηρεσίας οι οποίες πρέπει να εξασφαλίζονται με κάποια διάρκεια και όχι απλώς κατά τρόπο περιστασιακό.

77. Πρέπει ακόμη να διευκρινισθεί, όπως πράττει η Επιτροπή, ότι οι προϋποθέσεις αυτές πρέπει να εφαρμόζονται κατά τρόπο αποκλείοντα τις δυσμενείς διακρίσεις.

78. Πράγματι, όπως είχα την ευκαιρία να αναφέρω εξετάζοντας το πρώτο ερώτημα, τόσο από τη νομολογία του Δικαστηρίου όσο και από τις γενικές αρχές του κοινοτικού δικαίου προκύπτει ότι περιορισμός σε εγγενή ελευθερία του κοινοτικού δικαίου δεν μπορεί να δικαιολογηθεί παρά μόνον αν δεν αποτελεί πηγή δυσμενούς διακρίσεως.

9 — Οδηγία 93/36/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 14ης Ιουνίου 1993, περί συντονισμού των διαδικασιών για τη σύναξη συμβάσεων δημοσίων προμηθειών (ΕΕ L 199, σ. 1)· οδηγία 93/37/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 14ης Ιουνίου 1993, περί συντονισμού των διαδικασιών για τη σύναξη συμβάσεων δημοσίων έργων (ΕΕ L 199, σ. 54), και οδηγία 92/50/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 18ης Ιουνίου 1992, για τον συντονισμό των διαδικασιών σύναξης δημοσίων συμβάσεων υπηρεσιών (ΕΕ L 209, σ. 1).

79. Η Επιτροπή υπενθυμίζει επίσης λυσιτελώς ότι οι επίμαχες προϋποθέσεις προϋπήρχαν ήδη του βασιλικού διατάγματος 1466, δυνάμει άλλων διατάξεων, και δεν συνιστούν επομένως νέο περιορισμό και ως εκ τούτου ασυμβίβαστο προς τις διατάξεις του κανονισμού.

80. Ενόψει των προεκτεθέντων, προτείνω να δοθεί η εξής απάντηση στο δεύτερο προδικαστικό ερώτημα:

«Το άρθρο 4, παράγραφος 2, του κανονισμού δεν εμποδίζει η χορήγηση ή η διατήρηση της άδειας στην οποία αναφέρεται το πρώτο ερώτημα να εξαρτώνται από την προϋπόθεση ότι ο παρέχων τις υπηρεσίες έχει ενημερότητα ως προς την πληρωμή των φορολογικών οφειλών ή των εισφορών κοινωνικής ασφάλισης, εφόσον η προϋπόθεση αυτή εφαρμόζεται κατά τρόπο αποκλείοντα τις δυσμενείς διακρίσεις.»

Επί του τρίτου προδικαστικού ερωτήματος

81. Με το ερώτημα αυτό¹⁰, το Tribunal Supremo ερωτά το Δικαστήριο αν ο κανονισμός επιτρέπει να επιβάλλονται, στην ίδια

10 — Όπως παρατήρησαν αρκετοί παρεμβαίνοντες, το ερώτημα αυτό περιέχει τυπογραφικό λάθος καθόσον αναφέρεται στο άρθρο 1, παράγραφος 3, του κανονισμού, ενώ επαναλαμβάνει τη διατύπωση του άρθρου 2, παράγραφος 3.

γραμμή ή την ίδια θαλάσσια διαδρομή, υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας και συγχρόνως να συνάπτονται με άλλες επιχειρήσεις συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας. Εκθέτει, συναφώς, ότι αυτό συμβαίνει στην Ισπανία, βάσει του βασιλικού διατάγματος 1466.

82. Οι προσφεύγουσες της κύριας δίκης θεωρούν ότι το ερώτημα συνεπάγεται αρνητική απάντηση. Πράγματι, κατ' αυτές, η παρέμβαση των αρχών πρέπει να περιορίζεται στην εγγύηση ότι οι εν λόγω υπηρεσίες θα παρέχονται κατά πρόσφορο, συνεχή και επαρκή τρόπο. Από τη νομολογία του Δικαστηρίου συνάγεται ότι οι εν λόγω αρχές πρέπει να επιδιώκουν τον τριπλό αυτό στόχο με το μικρότερο κόστος για το κοινωνικό σύνολο.

83. Επομένως, η θέσπιση μέτρων όπως η σύναψη συμβάσεως δημόσιας υπηρεσίας ή η επιβολή υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας δεν είναι δυνατή παρά μόνον αν οι προσφερόμενες υπηρεσίες δεν πληρούν τα τρία αυτά κριτήρια.

84. Σε μια τέτοια περίπτωση, θα πρέπει να επιβάλλονται οι υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας αν η ανεπάρκεια των προσφερόμενων υπηρεσιών δεν πληρούσε έστω και το ένα από τα κριτήρια αυτά. Αντιθέτως, αν δεν εκπληρωνόταν κανένα από τα κριτήρια αυτά, θα έπρεπε να συναφθεί σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας.

85. Οι Analir κ.λπ. θεωρούν επίσης ότι θα ήταν αντιφατικό εκ μέρους ενός κράτους

μέλους να επιβάλλει για την ίδια γραμμή συγχρόνως σύστημα συμβάσεως και σύστημα υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας.

86. Εξάλλου, η ύπαρξη συμβάσεως συνεπάγεται τη χορήγηση ειδικών δικαιωμάτων και, επομένως, την ανάγκη τηρήσεως του άρθρου 90 της Συνθήκης ΕΚ (νυν άρθρου 86 ΕΚ). Όμως, παρέχοντας σε μια επιχείρηση τέτοια πλεονεκτήματα και συγχρόνως υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας, επιβάλλοντας σε άλλους παρέχοντες υπηρεσίες οι οποίοι μπορούν να προσφέρουν ανταγωνιστική υπηρεσία ένα κράτος μέλος ενεργεί κατά τρόπο δυσανάλογο και παραβιάζει το άρθρο 86 της Συνθήκης ΕΚ (νυν άρθρο 82 ΕΚ), το οποίο πρέπει να εφαρμόζεται σε συνδυασμό με το άρθρο 90.

87. Οι προϋποθέσεις εφαρμογής της παρεκκλίσεως που προβλέπει η παράγραφος 2 αυτού δεν συντρέχουν, καθόσον η παρέκκλιση προϋποθέτει ότι τα ληφθέντα μέτρα είναι ανάλογα με τον προβαλλόμενο στόχο, πράγμα που δεν συμβαίνει στην προκειμένη περίπτωση.

88. Οι Analir κ.λπ. παραπέμπουν, συναφώς, σε μια μελέτη που αποδεικνύει, κατ' αυτές, τον επαρκή χαρακτήρα των τακτικών υπηρεσιών με τα νησιά. Επομένως, δεν δικαιολογείται η ενοποίηση του συνόλου των γραμμών αυτών προκειμένου να αποτελέσουν αντικείμενο μιας και μόνο συμβάσεως για την ανάθεση δημόσιας υπηρεσίας.

89. Οι προσφεύγουσες της κύριας δίκης θεωρούν ότι, στην πραγματικότητα, το βασιλικό διάταγμα 1466, το οποίο δέχεται τη

δυνατότητα να σωρεύεται η επιβολή υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας με τη σύναψη συμβάσεως αναθέσεως δημόσιας υπηρεσίας, έχει ως μοναδικό σκοπό τη διάσωση της εταιρίας Transmed, η οποία δεν θα μπορούσε να επιβιώσει χωρίς τη χορήγηση κρατικών επιδοτήσεων.

90. Η Νορβηγική Κυβέρνηση, αφού υποστήριξε με τις γραπτές της παρατηρήσεις την άποψη ότι τα δύο μέσα για την εξασφάλιση της παροχής της δημόσιας υπηρεσίας που απαριθμούνται στο άρθρο 4, παράγραφος 2, του κανονισμού αποκλείονται αμοιβαίως, μετέβαλε την άποψή της κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση.

91. Τελικά θεωρεί ότι τα δύο μέσα μπορούν να εφαρμοστούν συγχρόνως όσον αφορά την ίδια γραμμή ή την ίδια διαδρομή, αλλά ο συνδυασμός αυτών δεν πρέπει να προκαλεί στρέβλωση του ανταγωνισμού που δεν θα είχε δημιουργηθεί αν είχε εφαρμοσθεί ένα μόνον από τα μέσα αυτά.

92. Η Γαλλική Κυβέρνηση υποστηρίζει διαμετρικά αντίθετη άποψη. Συναφώς, διακρίνει δύο περιπτώσεις.

93. Πρώτον, υποστηρίζει ότι ένα κράτος μέλος δικαιούται να συνάψει σύμβαση αναθέσεως δημόσιας υπηρεσίας που να αφορά

γραμμή η οποία καλύπτεται από επιβολή υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας.

94. Κατ' αυτήν, πράγματι μπορεί να αποδειχθεί, παρά την εκ μέρους των αρχών επιβολή υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας, ότι η προσφερόμενη υπηρεσία υπολείπεται αυτού που το εν λόγω κράτος μέλος θεωρεί ως επαρκές. Σε μια τέτοια περίπτωση, επιβάλλεται η σύναψη συμβάσεως δημόσιας υπηρεσίας και η αρχή της αναλογικότητας μπορεί να απαιτήσει το αντικείμενο της συμβάσεως αυτής να περιοριστεί σε ό,τι είναι αναγκαίο για την πλήρωση των αναγκών τις οποίες δεν ικανοποιεί η δημόσια υπηρεσία.

95. Σ' αυτήν την περίπτωση, επομένως, θα συνυπάρχουν στην ίδια διαδρομή τακτικές γραμμές καλυπτόμενες από τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας και από επιχειρηματία δεσμευόμενο με σύμβαση αναθέσεως δημόσιας υπηρεσίας, σύμβαση στην οποία θα επαναλαμβάνονται οι ίδιες υποχρεώσεις της δημόσιας υπηρεσίας (καθώς, ενδεχομένως, και άλλες υποχρεώσεις).

96. Δεύτερον, η Γαλλική Κυβέρνηση προβάλλει ότι είναι επίσης δυνατό να επιβληθούν υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας όταν η διαδρομή για την οποία πρόκειται αποτελεί ήδη αντικείμενο συμβάσεως δημόσιας υπηρεσίας. Πράγματι, κατά τη Γαλλική Κυβέρνηση, αν δεν συνέβαινε κάτι τέτοιο, ο επιχειρηματίας με τον οποίο συνήφθη η σύμβαση θα μπορούσε να αποσυρθεί από την αγορά όταν θα αντιμετώπιζε τον ανταγωνισμό άλλων επιχειρήσεων οι οποίες δεν υπόκεινται στις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας. Επομένως, ο επαρκής χαρακτήρας της υπηρε-

σίας, που καθ' υπόθεση διασφαλίζεται με τη σύναψη της συμβάσεως, θα μπορούσε να διακυβευθεί.

97. Η ανάλυση της Επιτροπής εμφανίζει, σε σχέση με εκείνη της Γαλλικής Κυβερνήσεως, ενδιαφέρουσες αναλογίες αλλά και ορισμένες σημαντικές αποχρώσεις.

98. Έτσι, η Επιτροπή ισχυρίζεται ότι τίποτε δεν εμποδίζει καταρχήν ένα κράτος μέλος να αποφασίσει να επιβάλει υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας κατά τρόπο γενικό — είτε μέσω ενός συστήματος ανακοινώσεως είτε μέσω ενός συστήματος αδειών — και να συνάψει σύμβαση αναθέσεως δημόσιας υπηρεσίας για μία ή περισσότερες γραμμές στις οποίες επιβάλλονται οι υποχρεώσεις αυτές προκειμένου να εξασφαλίζεται ικανοποιητικό επίπεδο υπηρεσιών.

99. Υπογραμμίζει ότι, κατά τον ίδιο τρόπο που οι υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας πρέπει να επιβάλλονται κατά τρόπο διαφανή και αποκλείοντα δυσμενείς διακρίσεις, χωρίς να ασκείται προς τούτο εξουσία διακριτικής ευχέρειας, οι συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας πρέπει να συνάπτονται βάσει δημόσιου διαγωνισμού με υποβολή προσφορών που να εγγυάται την ισότητα μεταχειρίσεως και ευκαιριών για όλους τους επιχειρηματίες.

100. Η Επιτροπή θεωρεί αναγκαίο να τονίσει μια πρόσθετη προϋπόθεση. Συγκεκριμένα, κατ' αυτήν, οι υποχρεώσεις δημόσιας υπη-

ρεσίας που επιβάλλονται στο πλαίσιο του γενικού συστήματος πρέπει σε κάθε περίπτωση να είναι λιγότερο αυστηρές από εκείνες που απαιτούνται με τη σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας, για να μη νοθεύεται ο ανταγωνισμός μεταξύ επιχειρηματιών.

101. Η συνύπαρξη μεταξύ συστήματος υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας και συστήματος συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας διασφαλίζει επομένως την πρόσβαση όλων των επιχειρηματιών στην αγορά, ενώ εμποδίζει τις εταιρίες που ανταγωνίζονται την εταιρία η οποία δεσμεύεται με τη σύμβαση να προκαλέσουν στην τελευταία ζημία καταλαμβάνοντας την αγορά κατά την τουριστική περίοδο. Αντιθέτως, η παρουσία διαφορετικών επιχειρηματιών θα επέτρεπε επίσης, κατά την Επιτροπή, να μειωθεί το επίπεδο του οικονομικού αντισταθμίματος που παρέχεται στον επωφελούμενο της συμβάσεως.

102. Τέλος, η Επιτροπή εμμένει στο γεγονός ότι, εν πάση περιπτώσει, ένα σύστημα συνυπόστασης υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας και συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας είναι προτιμότερο από το σύστημα αποκλειστικών συμβάσεων που έχει ως αποτέλεσμα το κλείσιμο της αγοράς επί πολλά έτη.

103. Η Ισπανική Κυβέρνηση θεωρεί ότι οι συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας και οι υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας αποτελούν δύο συμπληρωματικά εργαλεία. Επομένως, τίποτε δεν αποκλείει την ταυτόχρονη χρήση τους, έστω και αν η σύμβαση πρέπει να

αποτελεί την εξαίρεση, δεδομένου του πλαισίου απελευθερώσεως στο οποίο εντάσσεται.

104. Κατά την Ισπανική Κυβέρνηση, η σύμβαση παρέχει στη διοίκηση μεγαλύτερη ασφάλεια όσον αφορά την παροχή δημόσιας υπηρεσίας, ειδικότερα στο μέτρο που δημιουργεί αμοιβαία δικαιώματα και υποχρεώσεις, ή επιτρέπει στη διοίκηση να παρεμβάλει ρήτρες οι οποίες εγγυώνται, σε περίπτωση καταγγελίας της συμβάσεως, την παροχή των υπηρεσιών μέχρι τη σύναψη νέας συμβάσεως.

105. Επομένως, μπορεί να είναι αναγκαίο, για ιδιαίτερα σημαντικές διαδρομές, να συναφθούν συμβάσεις προκειμένου να εξασφαλιστεί καλύτερα η συνέχεια, η τακτική εξυπηρέτηση και η ποιότητα της υπηρεσίας.

106. Τι πρέπει να σκεφθεί κανείς για τα επιχειρήματα αυτά;

107. Εκ πρώτης όψεως, η διατύπωση του άρθρου 4, παράγραφος 1, του κανονισμού οδηγεί στη σκέψη ότι βρισκόμαστε ενώπιον εναλλακτικής λύσεως, καθόσον το άρθρο ορίζει ότι «ένα κράτος μέλος συνάπτει σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας ή¹¹ επιβάλλει υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας». Τούτου λεχθέντος, είναι αληθές ότι η λέξη «ή» μπορεί επίσης να έχει περιεκτική έννοια και, επομένως, η αμφιβολία εξακολουθεί να υπάρχει.

11 – Η υπογράμμιση δική μου.

108. Ο ορισμός της «σύμβασης ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας» του άρθρου 2 του κανονισμού δεν μπορεί, ούτε αυτός, να παράσχει απόλυτη βεβαιότητα. Πράγματι, από τον ορισμό αυτόν προκύπτει ότι η σύμβαση συνάπτεται «με σκοπό να παρέχονται στο κοινό επαρκείς υπηρεσίες μεταφορών». Μπορεί το πολύ να συναχθεί, όπως εξάλλου πρῶττει το εθνικό δικαστήριο, ότι, αν με τη σύναψη της συμβάσεως εξασφαλίζονται επαρκείς υπηρεσίες, η πρόσθετη παρέμβαση των αρχών, με την επιβολή υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας, δεν είναι πλέον αναγκαία και συνιστά, επομένως, αδικαιολόγητο περιορισμό στην ελεύθερη παροχή υπηρεσιών που αποβλέπει να θεσπίσει ο κανονισμός.

109. Όμως, ο προαναφερθείς ορισμός δεν συνεπάγεται ότι ο επαρκής χαρακτήρας των προσφερόμενων υπηρεσιών απορρέει από την ύπαρξη και μόνον της συμβάσεως. Πράγματι, λαμβανόμενα μεμονωμένα, ουδαμώς αποκλείει ότι η σύμβαση έρχεται να προστεθεί σε υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας, κατά τρόπον ώστε η ταυτόχρονη χρησιμοποίηση των δύο εργαλείων να εξασφαλίζει επαρκείς υπηρεσίες.

110. Η δυνατότητα αυτή βρίσκει επίσης στήριξη στην απαρίθμηση του άρθρου 2, σημείο 3, του κανονισμού, καθόσον σ' αυτό περιλαμβάνονται, μεταξύ των δυνατών αντικειμένων της συμβάσεως, «συμπληρωματικές υπηρεσίες μεταφορών». Στην προοπτική αυτή, η σύμβαση θα είναι — όπως προβάλλουν, με αποχρώσεις όπως έχω αναφέρει, η Γαλλική και η Ισπανική Κυβέρνηση, καθώς και η Επιτροπή — ένα πρόσθετο

εργαλείο σε σχέση με τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας, προοριζόμενο να συμπληρώσει τον μηχανισμό του οποίου οι υποχρεώσεις αυτές αποτελούν τη βάση.

111. Τέλος, προς στήριξη της ίδιας συλλογιστικής, μπορεί επίσης να παρατεθεί η ένατη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού, η οποία, το υπενθυμίζω, έχει ως εξής:

«εκτιμώντας ότι η παροχή δημοσίων υπηρεσιών¹², που συνεπάγονται ορισμένα δικαιώματα και υποχρεώσεις για τους ενδιαφερόμενους πλοιοκτήτες μπορεί να δικαιολογηθεί προκειμένου να διασφαλιστεί η τακτική και επαρκής παροχή υπηρεσιών¹³ μεταφορών από, προς και ανάμεσα σε νησιά υπό την προϋπόθεση ότι δεν γίνεται διάκριση με βάση την ιθαγένεια ή τη διαμονή».

112. Από το κείμενο αυτό μπορεί να συναχθεί ότι ο σκοπός που επιδιώκει ο νομοθέτης, όταν επιτρέπει την προσφυγή στην έννοια της δημόσιας υπηρεσίας, είναι να διασφαλιστεί η επάρκεια των υπηρεσιών και ότι η μόνη προϋπόθεση που επιβάλλει συναφώς είναι η έλλειψη δυσμενούς διακρίσεως.

113. Το γεγονός ότι πρόκειται για τη μόνη προϋπόθεση νομίζω επίσης ότι επιβεβαι-

ώνεται από τη διατύπωση του άρθρου 4. Πράγματι, από την παράγραφο 1 του άρθρου αυτού προκύπτει ότι «κάθε φορά που ένα κράτος μέλος συνάπτει σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας [...] ενεργεί κατά τρόπον ώστε να μην δημιουργούνται διακρίσεις εις βάρος οποιουδήποτε πλοιοκτήτη της Κοινότητας». Εξάλλου, η παράγραφος 2, δεύτερο εδάφιο, του ίδιου άρθρου προβλέπει ότι «όλοι οι πλοιοκτήτες της Κοινότητας πρέπει να έχουν πρόσβαση σε οποιοδήποτε τυχόν αντιστάθμισμα για ανάληψη υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας».

114. Κατά συνέπεια, θεωρώ ότι η σώρευση μεταξύ των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας και της συνάψεως συμβάσεως είναι δυνατή, υπό την προϋπόθεση ότι δεν προκύπτει ούτε δυσμενής διάκριση ούτε στρέβλωση του ανταγωνισμού μεταξύ των πλοιοκτητών.

115. Αυτό συνεπάγεται, πρώτον, ότι από τη στιγμή που το κράτος μέλος συνήψε, με πλοιοκτήτη, σύμβαση η οποία εξασφαλίζει επαρκείς υπηρεσίες σε συγκεκριμένη διαδρομή και για την οποία παρέχεται επιδότηση, οι υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας δεν μπορούν πλέον να επιβάλλονται στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις οι οποίες εξυπηρετούν την ίδια γραμμή.

116. Με άλλα λόγια, δεν μπορεί να γίνει δεκτό ότι οι υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας που αφορούν τη συνέχεια, την τακτική εξυπηρέτηση, τη μεταφορική ικανότητα και την ποιότητα των μεταφορών επιβάλλονται σε όλες τις εταιρίες, ενώ μόνο στην εταιρία με

12 - Η υπογράμμιση δική μου.

13 - Η υπογράμμιση δική μου.

την οποία συνήφθη σύμβαση χορηγείται οικονομικό αντιστάθμισμα για τις ίδιες υποχρεώσεις.

117. Αντιθέτως, το πρόβλημα τίθεται διαφορετικά εάν στην εταιρία με την οποία συνήφθη η σύμβαση παρέχεται οικονομικό αντιστάθμισμα για τις υπηρεσίες που εξασφαλίζει πλέον αυτών που της επιβλήθηκαν, ως υποχρέωση δημόσιας υπηρεσίας, στο σύνολο των εταιριών, για παράδειγμα η εξασφάλιση πρόσθετων συνδέσεων κατά τη χειμερινή περίοδο.

118. Όμως, σύμβαση συναφθείσα με μία και μόνον εταιρία, προκειμένου να εξασφαλίστούν ορισμένες πρόσθετες παροχές, δεν μπορεί να δώσει λαβή για παροχές που να προσπορίζουν στην εταιρία αυτή ένα τέτοιο οικονομικό πλεονέκτημα ώστε θα της ήταν δυνατόν να προσφέρει το σύνολο των υπηρεσιών της σε τιμή η οποία την προστατεύει από τον ανταγωνισμό των άλλων επιχειρηματιών (σταυροειδείς επιδοτήσεις).

119. Με άλλα λόγια, η σώρευση των δύο εργαλείων στην ίδια θαλάσσια γραμμή δεν μπορεί να γίνει δεκτή παρά μόνον εάν, αφενός μεν, οι ίδιες υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας επιβάλλονται σε όλες τις εταιρίες, περιλαμβανομένης και εκείνης που συνήψε τη σύμβαση, αφετέρου δε, αυτή η τελευταία αναλαμβάνει, επιπλέον, πρόσθετα καθήκοντα, για τα οποία αμείβεται κατ' αυστηρώς ανάλογο τρόπο προς τα καθήκοντα αυτά. Η αμοιβή αυτή δεν πρέπει να καταλήγει στο να προσπορίζει στην εταιρία ανταγωνιστικό πλεονέκτημα για το σύνολο των δραστηριοτήτων της.

120. Η Επιτροπή εξέφρασε την ίδια ιδέα αναφέροντας ότι οι υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας που επιβάλλονται στο πλαίσιο ενός γενικού συστήματος πρέπει εν πάση περιπτώσει να είναι λιγότερο αυστηρές από εκείνες που απαιτούνται με τη σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας, αυτό δε για να μη νοθεύεται ο ανταγωνισμός μεταξύ των επιχειρηματιών. Επιπλέον, οι υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας πρέπει να επιβάλλονται κατά τρόπο διαφανή και αποκλείοντα τις διακρίσεις, χωρίς να ασκείται εξουσία διακριτικής ευχέρειας. Οι συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας πρέπει να συνάπτονται βάσει δημόσιου διαγωνισμού που να εγγυάται ισότητα μεταχειρίσεως και ευκαιριών για όλους τους επιχειρηματίες.

121. Κατά συνέπεια, προτείνω στο Δικαστήριο να απαντήσει ως εξής στο τρίτο ερώτημα:

«Το άρθρο 4, παράγραφος 1, του κανονισμού πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι επιτρέπει, στην ίδια θαλάσσια γραμμή ή διαδρομή, να επιβάλλονται υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις και να συνάπτεται συγχρόνως με άλλη επιχείρηση σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας κατά την έννοια του άρθρου 2, σημείο 3, του κανονισμού, εφόσον η σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας περιλαμβάνει πρόσθετα καθήκοντα σε σχέση με τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας που επιβάλλονται στο σύνολο των εταιριών, τα οικονομικά ανταλλάγματα που παρέχονται είναι ανάλογα με τα καθήκοντα αυτά και, επομένως, δεν μπορούν να δημιουργήσουν στρέβλωση του ανταγωνισμού εις βάρος των εταιριών οι οποίες δεν συνήψαν τέτοια σύμβαση.»

Πρόταση

122. Προτείνω στα ερωτήματα του Tribunal Supremo να δοθούν οι εξής απαντήσεις:

«1) Το άρθρο 1 και το άρθρο 4, παράγραφος 2, 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), πρέπει να ερμηνευθούν υπό την έννοια ότι δεν επιτρέπουν να εξαρτάται η παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων ενδομεταφορών με τα νησιά εκ μέρους επιχειρήσεων οι οποίες εκτελούν τακτικές ναυτιλιακές γραμμές από τη λήψη προηγούμενης διοικητικής άδειας, εκτός αν το κράτος μέλος αποδεικνύει ότι:

— στο πλαίσιο του ελεύθερου ανταγωνισμού, η δημόσια υπηρεσία δεν εξασφαλίζεται, κατά τρόπο ικανοποιητικό, στις γραμμές που υπόκεινται σε άδεια:

— ο έλεγχος της τηρήσεως εκ μέρους των επιχειρηματιών των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας δεν μπορεί να εξασφαλίζεται παρά μόνο με σύστημα προηγούμενης άδειας:

— οι προϋποθέσεις εκδόσεως της άδειας είναι καθορισμένες, προβλεπτές, διαφανείς και αποκλείουσες δυσμενείς διακρίσεις:

— οι επιχειρηματίες οι οποίοι πληρούν τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας που καθορίζει το κράτος μέλος λαμβάνουν αυτόματα την άδεια.

- 2) Το άρθρο 4, παράγραφος 2, του κανονισμού 3577/92 δεν εμποδίζει η χορήγηση ή η διατήρηση της άδειας στην οποία αναφέρεται το πρώτο ερώτημα να εξαρτώνται από την προϋπόθεση ότι ο παρέχων τις υπηρεσίες έχει ενημερότητα ως προς την πληρωμή των φορολογικών οφειλών ή των εισφορών κοινωνικής ασφάλισης, εφόσον η προϋπόθεση αυτή εφαρμόζεται κατά τρόπο αποκλείοντα τις δυσμενείς διακρίσεις.

- 3) Το άρθρο 4, παράγραφος 1, του κανονισμού 3577/92 πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι επιτρέπει, στην ίδια θαλάσσια γραμμή ή διαδρομή, να επιβάλλονται υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις και να συνάπτεται συγχρόνως με άλλη επιχείρηση σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας κατά την έννοια του άρθρου 2, σημείο 3, του κανονισμού, εφόσον η σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας περιλαμβάνει πρόσθετα καθήκοντα σε σχέση με τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας που επιβάλλονται στο σύνολο των εταιριών, τα οικονομικά ανταλλάγματα που παρέχονται είναι ανάλογα με τα καθήκοντα αυτά και, επομένως, δεν μπορούν να δημιουργήσουν στρέβλωση του ανταγωνισμού εις βάρος των εταιριών οι οποίες δεν συνήψαν τέτοια σύμβαση.»