

ARREST VAN HET HOF (Zesde kamer)

13 juni 2002 *

In de gevoegde zaken C-430/99 en C-431/99,

betreffende een verzoek aan het Hof krachtens artikel 234 EG van de Raad van State (Nederland), in de aldaar aanhangige gedingen tussen

Inspecteur van de Belastingdienst Douane, district Rotterdam,

en

Sea-Land Service Inc. (C-430/99),

Nedlloyd Lijnen BV (C-431/99),

om een prejudiciële beslissing over de uitlegging van de artikelen 92, 59 en 56 EG-Verdrag (thans, na wijziging, de artikelen 87 EG, 49 EG en 46 EG), en van verordening (EEG) nr. 4055/86 van de Raad van 22 december 1986 houdende

* Procestaal: Nederlands.

toepassing van het beginsel van het vrij verrichten van diensten op het zeevervoer tussen de lidstaten onderling en tussen de lidstaten en derde landen (PB L 378, blz. 1),

wijst

HET HOF VAN JUSTITIE (Zesde kamer),

samengesteld als volgt: F. Macken, kamerpresident, C. Gulmann (rapporteur), J.-P. Puissochet, R. Schintgen en J. N. Cunha Rodrigues, rechters,

advocaat-generaal: S. Alber,

griffier: L. Hewlett, administrateur,

gelet op de schriftelijke opmerkingen ingediend door:

- Sea-Land Service Inc., vertegenwoordigd door G. J. W. Smallegange, advocaat,
- Nedlloyd Lijnen BV, vertegenwoordigd door A. J. Braakman, advocaat,
- de Nederlandse regering, vertegenwoordigd door M. A. Fierstra als gemachtigde,
- de Commissie van de Europese Gemeenschappen, vertegenwoordigd door D. Triantafyllou, B. Mongin en H. M. H. Speyart als gemachtigden,

gezien het rapport ter terechtzitting,

gehoord de mondelinge opmerkingen van Sea-Land Service Inc., vertegenwoordigd door G. J. W. Smallegange; Nedlloyd Lijnen BV, vertegenwoordigd door A. J. Braakman; de Nederlandse regering, vertegenwoordigd door H. G. Sevenster als gemachtigde, en de Commissie, vertegenwoordigd door H. M. H. Speyart, ter terechtzitting van 4 juli 2001,

gehoord de conclusie van de advocaat-generaal ter terechtzitting van 20 september 2001,

het navolgende

Arrest

- 1 Bij beslissingen van 4 november 1999, ingekomen bij het Hof op 8 november daaraanvolgend, heeft de Raad van State krachtens artikel 234 EG vier prejudiciële vragen gesteld over de uitlegging van de artikelen 92, 59 en 56 EG-Verdrag (thans, na wijziging, de artikelen 87 EG, 49 EG en 46 EG) en van verordening (EEG) nr. 4055/86 van de Raad van 22 december 1986 houdende toepassing van het beginsel van het vrij verrichten van diensten op het zeevervoer tussen de lidstaten onderling en tussen de lidstaten en derde landen (PB L 378, blz. 1).
- 2 Die vragen zijn gerezen in twee gedingen tussen de Inspecteur van de Belastingdienst Douane, district Rotterdam (hierna: „Inspecteur”), en Sea-Land Service Inc. (hierna: „Sea-Land”) en Nedlloyd Lijnen BV (hierna: „Nedlloyd”), ter zake van de heffing van een vergoeding voor verkeersbegeleiding.

Rechtskader

Gemeenschapsrecht

- 3 Volgens artikel 61, lid 1, EG-Verdrag (thans, na wijziging, artikel 51, lid 1, EG) wordt het vrije verkeer van diensten op het gebied van het vervoer geregeld door de bepalingen in de titel betreffende het vervoer.

- 4 Artikel 84 EG-Verdrag (thans, na wijziging, artikel 80 EG) bepaalt in lid 1 dat die bepalingen van toepassing zijn op het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren. Lid 2 van dit artikel bepaalt dat de Raad „met gekwalificeerde meerderheid van stemmen [kan] besluiten of, in hoeverre en volgens welke procedure, passende bepalingen voor de zeevaart en de luchtvaart zullen kunnen worden genomen”. Op deze grondslag heeft de Raad op 22 december 1986 verordening nr. 4055/86 vastgesteld.

- 5 Artikel 1 van deze verordening bepaalt:

„1. Het vrij verrichten van diensten inzake zeevervoer tussen de lidstaten onderling en tussen de lidstaten en derde landen is van toepassing op de onderdanen van de lidstaten die in een andere lidstaat zijn gevestigd dan in die van degene voor wie de diensten worden verricht.

2. Deze verordening geldt eveneens voor de onderdanen van de lidstaten die buiten de Gemeenschap zijn gevestigd en voor scheepvaartondernemingen die

buiten de Gemeenschap zijn gevestigd en worden gecontroleerd door onderdanen van een lidstaat, indien hun schepen in deze lidstaat zijn geregistreerd overeenkomstig de wetgeving van die lidstaat.

3. De artikelen 55 tot en met 58 en 62 van het Verdrag zijn van toepassing op de onder deze verordening vallende aangelegenheden.

4. In de zin van deze verordening wordt, indien deze normaal tegen vergoeding worden verricht, onder diensten inzake zeevervoer tussen de lidstaten onderling en tussen de lidstaten en derde landen verstaan:

a) *intracommunautaire vervoerdiensten:*

vervoer over zee van reizigers of goederen tussen een haven van een lidstaat en een haven of een offshore-installatie van een andere lidstaat;

b) *verkeer met derde landen:*

vervoer over zee van reizigers of goederen tussen de havens van een lidstaat en havens of offshore-installaties van een derde land.”

6 Artikel 8 van verordening nr. 4055/86 luidt als volgt:

„Onverminderd de bepalingen van het Verdrag betreffende het recht van vestiging, kan degene die een dienst inzake zeevervoer verricht, zijn activiteit in de lidstaat waar de dienst wordt verricht daartoe tijdelijk voortzetten onder dezelfde voorwaarden als die welke door de betrokken staat worden opgelegd aan zijn eigen onderdanen.”

7 Artikel 9 van deze verordening luidt: „Zolang de beperkingen op het vrij verrichten van diensten niet zijn opgeheven, passen de lidstaten deze zonder onderscheid naar nationaliteit of naar verblijfplaats toe op al degenen die diensten verrichten als bedoeld in artikel 1, leden 1 en 2.”

Nationaal recht

8 De Scheepvaartverkeerswet, zoals gewijzigd bij de wet van 7 juli 1994 (Stb. 1994, 585; hierna: „SVW”), die op 1 oktober 1995 in werking is getreden, voorziet onder meer in het kader van het verkeersbegeleidingssysteem (hierna: „VBS”) in de heffing van het verkeersbegeleidingstarief (hierna: „VBS-tarief”). Voordien werden de kosten van verkeersbegeleiding gedekt door de loodsgelden, maar de loodsdienst is in Nederland in 1995 geprivatiseerd. Op het voor de beslechting van de hoofdgedingen relevante tijdstip was het VBS-tarief enkel verschuldigd voor zeeschepen.

9 In artikel 1, lid 1, sub i, SVW wordt verkeersbegeleiding gedefinieerd als het door middel van een samenstel van personele en infrastructurele voorzieningen op stelselmatige en interactieve wijze bewerkstelligen en onderhouden van een veilig en vlot scheepvaartverkeer.

- 10 Ingevolge artikel 15c, lid 1, SVW is de kapitein, eigenaar of rompbevrachter van een onder het VBS vallend zeeschip gehouden het VBS-tarief te betalen en de in verband met de bepaling van het tarief benodigde informatie te verstrekken.
- 11 Artikel 15d SVW bepaalt het volgende:
- „1. Het verkeersbegeleidingstarief strekt tot vergoeding van ten laste van het Rijk komende kosten van verkeersbegeleiding, voorzover deze strekt tot individuele dienstverlening.
 2. Het in het eerste lid bedoelde tarief is verschuldigd aan het Rijk. Bij algemene maatregel van bestuur worden de scheepvaartwegen aangewezen waarop het tarief is verschuldigd en worden de maatstaven voor de toepassing en de vrijstellingen van het verkeersbegeleidingstarief geregeld.
 3. Het in het eerste lid bedoelde tarief wordt vastgesteld bij ministeriële regeling. Bij ministeriële regeling worden tevens regels gesteld met betrekking tot de inning en de wijze van betaling van het tarief.”
- 12 De bepalingen van artikel 15d SVW zijn uitgevoerd bij het Besluit verkeersbegeleidingstarieven scheepvaartverkeer van 4 november 1994 (Stb. 1994, 807; hierna: „BVS”). Ingevolge artikel 2, lid 1, BVS is het bij ministeriële regeling vastgestelde VBS-tarief verschuldigd voor de vaart met een zeeschip in de volgende gebieden:
- a) Eems;

- b) Den Helder;

 - c) Noordzeekanaal;

 - d) Nieuwe Waterweg;

 - e) Westerschelde.
- 13 Volgens artikel 4, lid 1, BVS geldt voor de bepaling van de grondslag en de hoogte van het VBS-tarief de lengte van het zeeschip, afgerond op hele meters, waarbij alleen hele meters in aanmerking worden genomen.
- 14 Luidens artikel 5, lid 1, BVS is het VBS-tarief niet verschuldigd voor zeeschepen die tot de volgende categorieën behoren:
- a) zeeschepen met een lengte tot 41 meter;

 - b) Nederlandse oorlogsschepen;

 - c) andere zeeschepen in eigendom of beheer bij het Rijk;

- d) andere dan Nederlandse oorlogsschepen, indien dit met de vlaggenstaat van de desbetreffende schepen is overeengekomen;

 - e) zeeschepen, komende van een haven, anker- of ligplaats in een tariefgebied, die het zeegat verlaten om op zee rond te gaan en daaropvolgend door hetzelfde zeegat naar binnen komen;

 - f) zeeschepen die een Nederlandse haven, anker- of ligplaats aandoen, zonder dat daarmee een economische activiteit wordt verricht.
- 15 Aan artikel 15d, lid 3, SVW is uitvoering gegeven bij de Regeling verkeersbegeleidingstarieven scheepvaartverkeer van 14 september 1995 (Stcrt. 1995, nr. 8). Deze regeling houdt in, dat voor zeeschepen met een lengte van 41 tot 100 meter een tarief van 250 NLG verschuldigd is, terwijl elke volgende meter een aanvullend tarief van 17 NLG kost, met een maximum van 2 800 NLG voor schepen van 250 meter of meer.

De hoofdgedingen en de prejudiciële vragen

- 16 De Inspecteur heeft Sea-Land, een vennootschap naar Amerikaans recht, gevestigd te Wilmington, Delaware (Verenigde Staten), en Nedlloyd, een vennootschap naar Nederlands recht, gevestigd te Rotterdam, facturen gezonden voor de heffing van het VBS-tarief. Deze twee scheepvaartondernemingen hebben een bezwaarschrift tegen die facturen ingediend. De Inspecteur heeft die bezwaarschriften bij uitspraken van 5 februari en van 15 en 19 mei 1996 ongegrond verklaard. Op 19 januari 1998 heeft de Arrondissementsrechtbank te Rotterdam de tegen die besluiten ingestelde beroepen gegrond verklaard en de

bestreden uitspraken op bezwaar vernietigd. De Inspecteur heeft tegen deze vonnissen hoger beroep ingesteld bij de Raad van State.

- 17 Voor de verwijzende rechter hebben Sea-Land en Nedlloyd betoogd dat het VBS-tarief in strijd is met het vrij verrichten van diensten. De ongelijke behandeling van binnenschepen en zeeschepen bij de heffing van het VBS-tarief levert een bij het Verdrag verboden discriminatie op. Voorts moet de vrijstelling van het VBS-tarief ten gunste van met name de binnenvaart worden aangemerkt als een steunmaatregel in de zin van artikel 92, lid 1, van het Verdrag. Aangezien deze steunmaatregel niet bij de Commissie is aangemeld, is zij ongeoorloofd.
- 18 Volgens de Inspecteur is de verplichting tot deelname aan het VBS en tot betaling van het VBS-tarief een geoorloofde maatregel, die zonder onderscheid van toepassing is op alle schepen met een lengte gelijk aan of meer dan 41 meter, ongeacht de nationaliteit. Voorzover het VBS-tarief niettemin een belemmering van het vrij verrichten van diensten vormt, valt het onder de uitzondering waarvan sprake is in het arrest van 30 november 1995, Gebhard (C-55/94, Jurispr. blz. I-4165), althans onder de uitzondering inzake de openbare veiligheid bedoeld in artikel 56 van het Verdrag, gelezen in samenhang met artikel 66 EG-Verdrag (thans artikel 55 EG). Bovendien heeft de Inspecteur gesteld dat de vrijstelling van het VBS-tarief van toepassing is zonder onderscheid op grond van de nationaliteit van de binnenschepen. Er is dus geen sprake van mededingingsvervalsing op de relevante markt, de binnenvaartmarkt, en evenmin wordt het handelsverkeer tussen de lidstaten merkbaar ongunstig beïnvloed. Voorzover de vrijstelling niettemin als steun zou moeten worden aangemerkt, is het financiële voordeel zo gering dat het moet worden aangemerkt als toelaatbare de-minimissteun. Overigens kan overheidsfinanciering van een infrastructuur, zoals van het VBS, als een algemene maatregel van economisch beleid worden beschouwd.
- 19 De Raad van State herinnert eraan dat door middel van verkeersbegeleiding het scheepvaartverkeer in gebieden met een hoge verkeersdichtheid of veel vervoer

van gevaarlijke ladingen, van actuele verkeersinformatie kan worden voorzien, vooral ter bevordering van de veilige navigatie van de schepen in die gebieden.

- 20 Volgens deze rechterlijke instantie levert het VBS-tarief geen rechtstreekse noch een indirecte discriminatie op grond van nationaliteit op. In de eerste plaats hangt dit tarief niet af van de vlag van het schip. In de tweede plaats berust de vrijstelling van het VBS-tarief voor binnenschepen op objectieve redenen. Evenwel is het niet uitgesloten, dat de verplichting tot deelname aan het VBS en de daarbij behorende verschuldigdheid van het VBS-tarief een niet-discriminerende beperking van het vrij verrichten van diensten inhoudt. In dat geval moet worden onderzocht of deze belemmering valt onder een van de in het Verdrag voorziene uitzonderingen, met name die in artikel 56.
- 21 De verwijzende rechterlijke instantie vraagt zich bovendien af of de vrijstelling voor de binnenvaart een ingevolge artikel 92 van het Verdrag verboden steunmaatregel vormt. Naar haar oordeel wordt de vrijstelling van het VBS-tarief gerechtvaardigd door de aard en de opzet van het VBS. In elk geval betwijfelt zij of deze maatregel de mededinging vervalst of het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig beïnvloedt. In dit verband wijst de verwijzende rechterlijke instantie erop dat de zeescheepvaart en de binnenvaart, met name wat de verbinding Rotterdam-Antwerpen betreft, niet als één markt kunnen worden beschouwd. Zo al sprake mocht zijn van een steunmaatregel, is het niet uitgesloten dat deze als de-minimissteun moet worden aangemerkt.
- 22 In die omstandigheden heeft de Raad van State besloten de behandeling van de zaken te schorsen en het Hof de volgende, in beide hoofdgedingen in dezelfde bewoordingen geformuleerde, prejudiciële vragen te stellen:

„1) a) Vormt een regeling als het [verkeersbegeleidingssysteem,] VBS, voorzover zij voorziet in verplichte deelname aan verkeersbegeleiding, een belem-

mering van het vrije verkeer van diensten als bedoeld in verordening (EEG) nr. 4055/86 juncto artikel 59 [...] EG-Verdrag?

- b) Zo neen, is dit anders indien voor de aan de deelnemers aan de regeling bewezen diensten een vergoeding wordt gevraagd?

 - c) Dient vraag 1b anders te worden beantwoord, indien deze vergoeding wordt geheven van verkeersdeelnemers die verplicht deelnemen aan de regeling, maar niet van de overige gebruikers ervan, zoals de binnenvaart of zeeschepen met een lengte van minder dan 41 meter?
- 2) a) Indien een regeling als het VBS met de daaraan verbonden tariefplicht een belemmering van het vrije dienstenverkeer oplevert, valt deze belemmering dan onder de in artikel 56 [...] EG-Verdrag voorziene uitzondering voor bepalingen die uit hoofde van de openbare veiligheid gerechtvaardigd zijn?
- b) Is voor het antwoord op de hiervoor onder a gestelde vraag van belang of het tarief hoger is dan de werkelijke kostprijs van de specifieke dienst die aan het individuele schip wordt bewezen?
- 3) Indien een regeling als het VBS met de daaraan verbonden tariefplicht een belemmering van het vrije dienstenverkeer oplevert en deze belemmering niet uit hoofde van artikel 56 [...] EG-Verdrag wordt gerechtvaardigd, kan die belemmering dan gerechtvaardigd zijn, hetzij omdat zij slechts een ‚verkoopmodaliteit‘ behelst in de zin van het Keck en Mithouard-arrest en daarbij geen sprake is van discriminatie, hetzij omdat zij voldoet aan de maatstaven die daarvoor door het Hof in andere arresten, met name in het arrest Gebhard, zijn ontwikkeld?

4) a) Dient een regeling van een lidstaat als het VBS te worden beschouwd als een steunmaatregel in de zin van artikel 92 [...], lid 1, EG-Verdrag in zoverre als zij bepaalde categorieën deelnemers, met name de binnenvaart, vrijstelt van de verplichting het tarief te betalen?

b) Zo ja, valt deze steunmaatregel dan onder het verbod van die bepaling?

c) Indien ook vraag 4b bevestigend wordt beantwoord, heeft de kwalificatie van uit hoofde van het gemeenschapsrecht verboden steunmaatregel dan, behalve voor de vrijgestelde deelnemers, naar gemeenschapsrecht tevens gevolgen voor de vergoeding die de verplichte deelnemers zijn gehouden te voldoen?"

23 Bij beschikking van de president van het Hof van 17 december 1999 zijn de zaken C-430/99 en C-431/99 voor de schriftelijke en de mondelinge behandeling en voor het arrest gevoegd.

De eerste drie vragen

24 Met zijn eerste drie vragen wenst de verwijzende rechterlijke instantie in wezen te vernemen of verordening nr. 4055/86, gelezen in samenhang met de artikelen 56 en 59 van het Verdrag, zich verzet tegen een systeem voor begeleiding van het scheepvaartverkeer, zoals het in de hoofdingen aan de orde zijnde VBS, waarin voor zeeschepen met een lengte van meer dan 41 meter, die verplicht aan een dergelijk systeem deelnemen, een vergoeding moet worden betaald, terwijl andere schepen, zoals binnenschepen, van deze vergoeding zijn vrijgesteld.

- 25 Vooraf moet eraan worden herinnerd dat, wat de materiële werkingssfeer van verordening nr. 4055/86 betreft, deze blijkens de bewoordingen van artikel 1, lid 1, van toepassing is op zeevervoerdiensten tussen de lidstaten onderling en tussen de lidstaten en derde landen.
- 26 Wat de personele werkingssfeer van verordening nr. 4055/86 betreft is luidens artikel 1, leden 1 en 2, van deze verordening het vrij verrichten van diensten inzake zeevervoer van toepassing op de onderdanen van de lidstaten die in een andere lidstaat zijn gevestigd dan in die van degene voor wie de diensten worden verricht, op onderdanen van de lidstaten die buiten de Gemeenschap zijn gevestigd en op scheepvaartondernemingen die buiten de Gemeenschap zijn gevestigd en worden gecontroleerd door onderdanen van een lidstaat, indien hun schepen in deze lidstaat zijn geregistreerd overeenkomstig de wetgeving van die lidstaat.
- 27 Artikel 58 EG-Verdrag (thans artikel 48 EG), dat krachtens artikel 1, lid 3, van verordening nr. 4055/86 van toepassing is op de onder deze verordening vallende aangelegenheden, bepaalt in zijn eerste alinea dat de vennootschappen die in overeenstemming met de wetgeving van een lidstaat zijn opgericht en hun statutaire zetel, hun hoofdbestuur of hun hoofdvestiging binnen de Gemeenschap hebben, worden gelijkgesteld met de natuurlijke personen die onderdaan zijn van de lidstaten.
- 28 Het staat aan de nationale rechter om na te gaan of de situaties die in de hoofdgedingen aan de orde zijn, inderdaad vallen onder de werkingssfeer van verordening nr. 4055/86 zoals die in de punten 25 en 26 van dit arrest is omschreven.
- 29 In onderstaand betoog wordt ervan uitgegaan dat dit het geval is, al was het maar voor één van de genoemde situaties.

- 30 Verordening nr. 4055/86, die is vastgesteld op basis van artikel 84, lid 2, van het Verdrag, bevat de maatregelen tot toepassing in de sector zeevervoer van het in artikel 59 van het Verdrag neergelegde beginsel van het vrij verrichten van diensten. Het Hof heeft zich overigens in die zin uitgesproken door te oordelen dat artikel 1, lid 1, van deze verordening — in bewoordingen die in wezen niet verschillen van die van artikel 59 van het Verdrag — omschrijft wie in aanmerking komt voor het vrij verrichten van diensten inzake zeevervoer tussen de lidstaten onderling en tussen de lidstaten en derde landen (arrest van 5 oktober 1994, Commissie/Frankrijk, C-381/93, Jurispr. blz. I-5145, punt 10).
- 31 Bovendien volgt met name uit de artikelen 1, lid 3, en 8 van verordening nr. 4055/86 dat ingevolge deze laatste alle in het Verdrag neergelegde regels inzake het vrij verrichten van diensten op de door haar geregelde materie van toepassing zijn (zie in die zin arrest Commissie/Frankrijk, reeds aangehaald, punten 11-13).
- 32 Volgens vaste rechtspraak verlangt het vrij verrichten van diensten als bedoeld in artikel 59 van het Verdrag niet alleen de afschaffing van iedere discriminatie van de in een andere lidstaat gevestigde dienstverrichter op grond van diens nationaliteit, maar tevens de opheffing van iedere beperking — ook indien deze zonder onderscheid geldt voor binnenlandse dienstverrichters en dienstverrichters uit andere lidstaten — die de werkzaamheden van de dienstverrichter die in een andere lidstaat is gevestigd en aldaar rechtmatig gelijksoortige diensten verricht, verbiedt, belemmert of minder aantrekkelijk maakt (zie onder meer arresten van 18 juni 1998, Corsica Ferries France, C-266/96, Jurispr. blz. I-3949, punt 56; 23 november 1999, Arblade e.a., C-369/96 en C-376/96, Jurispr. blz. I-8453, punt 33, en 20 februari 2001, Analir e.a., C-205/99, Jurispr. blz. I-1271, punt 21). Volgens deze regel kan het vrij verrichten van diensten door een onderneming ook worden ingeroepen tegenover de staat waar zij is gevestigd, wanneer de diensten worden verricht ten behoeve van in een andere lidstaat gevestigde ontvangers (zie met name arrest Commissie/Frankrijk, reeds aangehaald, punt 14, en arrest van 29 april 1999, Ciola, C-224/97, Jurispr. blz. I-2517, punt 11).
- 33 Dienaangaande moet worden vastgesteld dat het VBS, voorzover het zeeschepen met een lengte van meer dan 41 meter verplicht tot betaling van een vergoeding

en binnenschepen hiervan vrijstelt, ongeacht hun vlag en de nationaliteit van de ondernemingen die ze exploiteren, geen rechtstreeks op de nationaliteit gebaseerde discriminatie inhoudt.

- 34 Sea-Land en Nedlloyd, ondersteund door de Commissie, stellen dat dit systeem hen indirect op grond van nationaliteit benadeelt, daar de binnenschepen die van het VBS-tarief zijn vrijgesteld, grotendeels onder Nederlandse vlag varen. Schepen die de vlag van een lidstaat voeren worden in het algemeen geëxploiteerd door nationale ondernemingen, terwijl uit andere lidstaten afkomstige reders in het algemeen geen schepen exploiteren die in eerstgenoemde staat zijn geregistreerd.
- 35 Deze argumenten kunnen niet worden aanvaard.
- 36 Weliswaar verbieden de artikelen 59 van het Verdrag en 60, derde alinea, EG-Verdrag (thans artikel 50, derde alinea, EG) alle verkapte vormen van discriminatie die, hoewel gebaseerd op schijnbaar neutrale criteria, in feite tot hetzelfde resultaat leiden (zie met name arrest van 3 februari 1982, *Seco en Desquenne & Giral*, 62/81 en 63/81, Jurispr. blz. 223, punt 8), maar ongelijke behandeling kan slechts discriminatie opleveren wanneer de desbetreffende situaties vergelijkbaar zijn (zie met name arresten van 9 november 1995, *Francovich*, C-479/93, Jurispr. blz. I-3843, punt 23, en 19 september 2000, *Duitsland/Commissie*, C-156/98, Jurispr. blz. I-6857, punt 84).
- 37 Zoals uit de verwijzingsbeslissingen kan worden afgeleid bestaan er in casu objectieve verschillen tussen zeeschepen met een lengte van meer dan 41 meter en binnenschepen, met name met betrekking tot hun respectieve markten, uit welke verschillen overigens blijkt dat deze twee categorieën vervoermiddelen zich niet in vergelijkbare situaties bevinden.

- 38 Niettemin moet worden vastgesteld dat het in de hoofdingen aan de orde zijnde VBS, voorzover het zeeschepen met een lengte van meer dan 41 meter verplicht tot betaling van een vergoeding, het verrichten van die diensten belemmert of althans minder aantrekkelijk maakt en dus het vrije verkeer ervan beperkt (zie in die zin arrest Analir e.a., reeds aangehaald, punt 22).
- 39 Er moet aan worden herinnerd dat het vrij verrichten van diensten, als fundamenteel verdragsbeginsel, slechts kan worden beperkt door regelingen die hun rechtvaardiging vinden in dwingende redenen van algemeen belang en die van toepassing zijn op alle personen of ondernemingen die een activiteit uitoefenen op het grondgebied van de lidstaat van ontvangst. Bovendien is de betrokken nationale regeling slechts gerechtvaardigd indien zij de verwezenlijking van het gestelde doel waarborgt en niet verder gaat dan ter bereiking van dat doel noodzakelijk is (zie met name arrest Analir e.a., reeds aangehaald, punt 25).
- 40 Om te beginnen wordt, zoals hiervóór is vastgesteld, het VBS niet op discriminerende wijze toegepast.
- 41 Wat vervolgens de vraag betreft of er dwingende redenen van algemeen belang zijn die de uit het VBS voortvloeiende beperking op het vrij verrichten van diensten kunnen rechtvaardigen, moet eraan worden herinnerd dat de bescherming van de openbare veiligheid een van de redenen is die krachtens artikel 56, lid 1, van het Verdrag een rechtvaardiging kunnen vormen voor uit een bijzondere regeling voor vreemdelingen voortvloeiende beperkingen. De bescherming van de openbare veiligheid kan dus in beginsel ook een rechtvaardiging vormen voor een nationale maatregel die, zoals in de hoofdingen, zonder onderscheid van toepassing is (zie in die zin arrest van 1 februari 2001, Mac Quen e.a., C-108/96, Jurispr. blz. I-837, punt 28).
- 42 De in het kader van het VBS verschaftte begeleiding van het scheepvaartverkeer vormt een nautische dienst die essentieel is voor het behoud van de openbare veiligheid in de kustwateren en in havens, en het VBS-tarief waaraan zeeschepen

met een lengte van meer dan 41 meter als gebruikers van deze dienst zijn onderworpen, dient het algemeen belang van de openbare veiligheid in die wateren.

- 43 Wat ten slotte de evenredigheid betreft zij opgemerkt dat het VBS, waar het zeeschepen met een lengte van meer dan 41 meter verplicht tot betaling van het VBS-tarief, aan dit criterium voldoet voorzover er een daadwerkelijk verband bestaat tussen de kosten van de dienst ten behoeve van deze schepen en het bedrag van het VBS-tarief. Dit zou met name niet het geval zijn indien in dat bedrag kostenfactoren waren opgenomen die zijn toe te rekenen aan andere categorieën schepen dan zeeschepen met een lengte van meer dan 41 meter, zoals inzonderheid de categorie binnenschepen.
- 44 Op de eerste drie vragen moet dus worden geantwoord dat in situaties die onder de werkingssfeer van verordening nr. 4055/86 vallen, deze verordening, gelezen in samenhang met de artikelen 56 en 59 van het Verdrag, zich niet verzet tegen een systeem voor begeleiding van het scheepvaartverkeer, zoals het in de hoofdgedingen aan de orde zijnde VBS, waarin voor zeeschepen met een lengte van meer dan 41 meter, die verplicht aan een dergelijk systeem deelnemen, een vergoeding moet worden betaald, terwijl andere schepen, zoals binnenschepen, van deze vergoeding zijn vrijgesteld, voorzover er een daadwerkelijk verband bestaat tussen het bedrag van de vergoeding en de kosten van de dienst ten behoeve van deze zeeschepen.

De vierde vraag

- 45 Met zijn vierde vraag wenst de verwijzende rechter in wezen te vernemen of een systeem voor begeleiding van het scheepvaartverkeer, zoals het in de hoofdgedingen aan de orde zijnde VBS, staatssteun in de zin van artikel 92, lid 1, van

het Verdrag vormt voorzover voor zeeschepen met een lengte van meer dan 41 meter, die verplicht aan een dergelijk systeem deelnemen, een vergoeding moet worden betaald, terwijl andere schepen, in het bijzonder binnenschepen, van deze vergoeding zijn vrijgesteld.

- 46 In dit verband dient eraan te worden herinnerd, dat het volgens vaste rechtspraak uitsluitend een zaak is van de nationale rechter aan wie het geschil is voorgelegd en die de verantwoordelijkheid draagt voor de te geven rechterlijke beslissing om, gelet op de bijzonderheden van het geval, zowel de noodzaak van een prejudiciële beslissing voor het wijzen van zijn vonnis te beoordelen als de relevantie van de vragen die hij aan het Hof voorlegt (zie onder meer arrest van 15 december 1995, *Bosman*, C-415/93, Jurispr. blz. I-4921, punt 59). Het Hof kan zich echter niet uitspreken over een door een nationale rechterlijke instantie voorgelegde vraag wanneer duidelijk blijkt, dat de door de nationale rechterlijke instantie gevraagde uitlegging of beoordeling van de geldigheid van een communautair voorschrift geen verband houdt met een reëel geschil of met het voorwerp van het hoofdgeding, wanneer het vraagstuk van hypothetische aard is of wanneer het Hof niet beschikt over de gegevens, feitelijk of rechtens, die voor hem noodzakelijk zijn om een nuttig antwoord te kunnen geven op de hem gestelde vragen (zie met name arrest van 13 juli 2000, *Idéal tourisme*, C-36/99, Jurispr. blz. I-6049, punt 20).
- 47 Vastgesteld moet worden dat de vierde vraag irrelevant is voor de beslechting van de hoofdgedingen, die betrekking hebben op de verplichting voor Sea-Land en Nedlloyd het VBS-tarief te betalen. In casu kunnen degenen die een verplichte bijdrage verschuldigd zijn, zich niet aan betaling van die bijdrage onttrekken met als argument dat de door anderen genoten vrijstelling staatssteun vormt (zie arrest van 20 september 2001, *Banks*, C-390/98, Jurispr. blz. I-6117, punt 80).
- 48 Bijgevolg behoeft de vierde vraag niet te worden beantwoord.

Kosten

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

HET HOF VAN JUSTITIE (Zesde kamer),

uitspraak doende op de door de Raad van State bij beslissingen van 4 november 1999 gestelde vragen, verklaart voor recht:

In situaties die vallen onder de werkingssfeer van verordening (EEG) nr. 4055/86 van de Raad van 22 december 1986 houdende toepassing van het beginsel van het vrij verrichten van diensten op het zeevervoer tussen de lidstaten onderling en tussen de lidstaten en derde landen, verzet deze verordening, gelezen in samenhang met de artikelen 56 en 59 EG-Verdrag (thans, na wijziging, de

artikelen 46 EG en 49 EG) zich niet tegen een systeem voor begeleiding van het scheepvaartverkeer, zoals het in de hoofdingen aan de orde zijnde „verkeersbegeleidingssysteem”, waarin voor zeeschepen met een lengte van meer dan 41 meter, die verplicht aan een dergelijk systeem deelnemen, een vergoeding moet worden betaald, terwijl andere schepen, zoals binnenschepen, van deze vergoeding zijn vrijgesteld, voorzover er een daadwerkelijk verband bestaat tussen het bedrag van de vergoeding en de kosten van de dienst ten behoeve van deze zeeschepen.

Macken

Gulmann

Puissochet

Schintgen

Cunha Rodrigues

Uitgesproken ter openbare terechtzitting te Luxemburg op 13 juni 2002.

De griffier

De president van de Zesde kamer

R. Grass

F. Macken