

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (kuudes jaosto)
17 päivänä syyskuuta 1998 *

Asiassa C-412/96,

jonka korkein hallinto-oikeus (Suomi) on saattanut EY:n perustamissopimuksen 177 artiklan nojalla yhteisöjen tuomioistuimen käsiteltäväksi saadakseen tässä kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevassa asiassa, jossa valittajina ovat

Kainuun Liikenne Oy

ja

Oy Pohjolan Liikenne Ab,

ennakkoratkaisun julkisten palvelujen käsitteeseen rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteessä olennaisesti kuuluvia velvoitteita koskevista jäsenvaltioiden toimenpiteistä 26 päivänä kesäkuuta 1969 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 1191/69 (EYVL L 156, s. 1), sellaisena kuin se on muutettuna 20.6.1991 annetulla neuvoston asetuksella N:o 1893/91 (EYVL L 169, s. 1), ja erityisesti sen 1 artiklan 3 kohdan sekä 4 artiklan tulkinnasta,

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIN (kuudes jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja H. Ragnemalm sekä tuomarit R. Schintgen, G. F. Mancini, P. J. G. Kapteyn (esittelevä tuomari) ja G. Hirsch,

julkisasiamies: P. Léger,
kirjaaja: apulaiskirjaaja H. von Holstein,

* Oikeudenkäyntikieli: suomi.

ottaen huomioon kirjalliset huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

- Kainuun Liikenne Oy ja Oy Pohjolan Liikenne Ab, edustajanaan asianajaja Ari Heinilä, Helsinki,
- Suomen hallitus, asiamiehenään ulkoasiainministeriön oikeudellisen osaston osastopäällikkö, suurlähettiläs Holger Rotkirch,
- Belgian hallitus, asiamiehenään ulkoasiain-, ulkomaankauppa- ja kehitysyhteistyöministeriön pääneuvonantaja Jan Devadder,
- Euroopan yhteisöjen komissio, asiamiehinään oikeudellinen pääneuvonantaja Allan Rosas ja oikeudellisen yksikön virkamies Laura Pignataro,

ottaen huomioon suullista käsittelyä varten laaditun kertomuksen,

kuultuaan Kainuun Liikenne Oy:n ja Oy Pohjolan Liikenne Ab:n, edustajanaan Linja-autoliiton lakimies Pekka Aalto, Suomen hallituksen, asiamiehenään ulkoasiainministeriön oikeudellisen osaston lainsäädäntöneuvos Tuula Pynnä, sekä komission, asiamiehinään Allan Rosas ja Laura Pignataro, 29.1.1998 pidetyssä istunnossa esittämät suulliset huomautukset,

kuultuaan julkisasiamiehen 26.3.1998 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,

on antanut seuraavan

tuomion

1 Korkein hallinto-oikeus on esittänyt yhteisöjen tuomioistuimelle 13.12.1996 teke-
mällään välipäätöksellä, joka on saapunut yhteisöjen tuomioistuimeen 23.12.1996,
EY:n perustamissopimuksen 177 artiklan nojalla kaksi ennakkoratkaisukysymystä
julkisten palvelujen käsitteeseen rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteessä olennai-
sesti kuuluvia velvoitteita koskevista jäsenvaltioiden toimenpiteistä 26 päivänä
kesäkuuta 1969 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 1191/69 (EYVL L 156,
s. 1; jäljempänä asetus), sellaisena kuin se on muutettuna 20.6.1991 annetulla neu-
voston asetuksella N:o 1893/91 (EYVL L 169, s. 1), ja erityisesti sen 1 artiklan
3 kohdan sekä 4 artiklan tulkinnasta.

2 Nämä kysymykset on esitetty valitusasiassa, jossa kaksi kuljetusyritystä, Kainuun
Liikenne Oy ja Oy Pohjolan Liikenne Ab, ovat hakeneet muutosta Oulun läänin-
hallituksen päätökseen, jolla on hylätty niiden hakemus niille myönnetyn liikenne-
luvan mukaista henkilöliikennettä koskevan liikennöintivelvoitteen osittaisesta lak-
kauttamisesta.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

3 Asetuksen tavoitteena on poistaa erot, jotka ilmenevät jäsenvaltioiden asettamina,
kuljetusyrityksiin kohdistuvina julkisten palvelujen käsitteeseen olennaisesti kuu-
luvina velvoitteina ja jotka ovat sellaisia, että ne saattavat olennaisesti vääristää kil-
pailunedellytyksiä, mutta asetuksessa todetaan kuitenkin, että joissakin tapauksissa
on välttämätöntä pitää voimassa tällaiset velvoitteet riittävien liikennepalvelujen
varmistamiseksi.

- 4 Asetuksen 1 artiklan 3 kohdan mukaan jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomais-
ten on lakkautettava kaikki asetuksessa tarkoitettut julkisten palvelujen käsitteeseen
olennaisesti kuuluvat rautatie-, maantie- ja sisävesiliikennettä koskevat velvoitteet.
- 5 Asetuksen 1 artiklan 4 kohdan mukaan sellaisten riittävien liikennepalvelujen var-
mistamiseksi, joissa otetaan erityisesti huomioon sosiaaliset tekijät ja ympäristöte-
kijät sekä kaupunki- ja aluesuunnittelu tai joiden tarkoituksena on tarjota määrä-
hintoja tietyille matkustajaryhmille, jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset
voivat kuitenkin tehdä kuljetusyrityksen kanssa sopimuksia julkisista palveluista, ja
tällaisten sopimusten edellytyksistä ja tarkemmista ehdoista säädetään asetuksen
V jaksossa.
- 6 Asetuksen 3 artiklassa säädetään seuraavaa:

”1. Jos jäsenvaltion toimivaltaiset viranomaiset päättävät pitää julkisen palvelun
velvoitteen voimassa kokonaan tai osittain ja jos tämä voidaan toteuttaa useam-
malla kuin yhdellä tavalla, joista jokaisen avulla voidaan samoilla ehdoilla varmista-
taa riittävät liikennepalvelut, jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomais-
ten on valit-
tava yhteisölle halvin tapa.

2. Liikennepalvelujen riittävyys on arvioitava ottamalla huomioon:

a) yleinen etu;

b) mahdollisuus käyttää muita liikennemuotoja ja näiden liikennemuotojen kyky
täyttää kyseinen liikennetarve;

c) kuljetusmaksut ja -ehdot, jotka voidaan tarjota käyttäjille.”

7 Asetuksen 4 artiklan 1 kohdan mukaan kuljetusyritysten asiana on hakea jäsenvaltioiden toimivaltaisilta viranomaisilta julkisen palvelun velvoitteen lakkauttamista kokonaan tai osittain, jos tällainen velvoite aiheuttaa niille taloudellista haittaa.

8 Asetuksen 5 artiklassa säädetään muun muassa, että liikennöinti- tai kuljetusvelvoitteen on katsottava aiheuttavan taloudellista haittaa, jos se taloudellisen rasituksen väheneminen, joka voitaisiin saavuttaa lakkauttamalla kyseinen velvoite joko kokonaan tai osittain, on suurempi kuin kyseisestä lakkauttamisesta aiheutuva tulojen väheneminen sen liikennöinnin tai liikennöintiryhmän osalta, johon velvoite kohdistuu.

9 Asetuksen 6 artiklan 2 kohdassa säädetään vielä, että päätöksissä, joilla pidetään voimassa tai lakkautetaan julkisen palvelun velvoite joko kokonaan tai osittain, on määrättävä niistä aiheutuvien taloudellisten rasitusten hyvittämisestä; tällaisen hyvityksen suuruus on määrättävä asetuksessa säädettyjä yhteisiä menettelyjä noudattaen.

10 Asetuksen 7 artiklan mukaan velvoitteen voimassa pitämisestä tehtävään päätökseen voidaan liittää ehtoja, joiden tarkoituksena on parantaa kyseisen velvoitteen kohteena olevan toiminnan tuottoa.

11 Asetus tuli Suomessa voimaan 1.1.1994 sen johdosta, että Suomi oli mukana Euroopan talousalueesta tehdyssä sopimuksessa.

Pääasian vaiheet

- 12 Suomen liikenneministeriö myönsi 21.12.1993 Kainuun Liikenne Oy:lle ja Oy Pohjolan Liikenne Ab:lle 1.1.1994—31.12.2003 voimassa olevan linjaliikenneluvan linjalle Kajaani—Rukatunturi (noin 275 km). Tämä lupa oikeutti ne harjoittamaan tietyn aikataulun mukaista henkilöliikennettä linja-autolla tällä reitillä.
- 13 Suomen liittyttyä Euroopan talousalueeseen ja asetuksen tultua Suomessa voimaan liikenneministeriö kehotti linjaliikennettä linja-autolla harjoittavia yrityksiä tekemään kesäkuusta 1995 lähtien ajettavaa liikennettä koskevat hakemukset toimivaltaiselle viranomaiselle 1.9.1994 mennessä. Hakemuksissa oli vaadittava sen liikenteen lakkauttamista, jota yritykset eivät olleet valmiit ajamaan vain asiakastuloin.
- 14 Pääasian valittajat hakivat tästä syystä liikennöintivelvoitteensa osittaista lakkauttamista linjalla Kajaani—Rukatunturi siten, että reiteiksi jäisivät Kajaani—Peranka ja Kajaani—Suomussalmi. Hakemuksen mukaan koko liikenne on tappiollista. Pääasian valittajat kuitenkin totesivat olevansa valmiita jatkamaan linjan liikennöintiä sekä neuvottelemaan lääninhallituksen kanssa julkisen palvelun sopimuksesta, jonka mukaan sitä osaa linjasta, jonka osalta ne olivat hakeneet liikennöintivelvoitteen lakkauttamista, tuettaisiin julkisilla varoilla.
- 15 Oulun lääninhallitus hylkäsi 9.1.1995 tekemällään päätöksellä tämän hakemuksen sillä perusteella, että pääasian valittajat eivät olleet asetuksen 5 artiklassa säädetyllä tavalla osoittaneet, että katkaisemalla kyseiset vuorot Perankaan ja Suomussalmelle ne voisivat päästä taloudellisesti edullisempaan tulokseen kuin jatkamalla liikennöintiä entisin lupaehdoin. Lääninhallituksen mukaan pääasian valittajilla oli oikeus lakkauttaa kyseiset vuorot kokonaan. Sitä vastoin liikennöintivelvoitteen

lakkauttaminen vain osittain ei ollut tässä tapauksessa oikea lähestymistapa, koska kyseinen liikenne oli tarkoituksenmukaista hoitaa yhtenäisenä linjana Kajaani—Rukatunturi.

- 16 Pääasian valittajat ovat hakeneet korkeimmassa hallinto-oikeudessa muutosta Oulun lääninhallituksen päätökseen vaatien sen kumoamista. Valituksessaan ne viittaavat asetuksen säännöksiin, joista niiden mukaan ilmenee, että lääninhallituksella ei ollut oikeutta olla hyväksymättä niiden hakemusta linjan osittaisesta lakkauttamisesta.
- 17 Kansallisen tuomioistuimen mukaan on katsottava, että pääasian valittajat ovat osoittaneet asetuksen 5 artiklan 2 kohdan mukaisesti esittämillään laskelmilla, että niille aiheutuu lakkautettavaksi vaaditun reitin osan liikennöinnistä asetuksen 4 artiklassa tarkoitettua taloudellista haittaa, koska liikennöintivelvoitteen osittaisesta lakkauttamisesta seuraava taloudellisen rasituksen väheneminen olisi suurempi kuin tästä lakkauttamisesta aiheutuva tulojen väheneminen.
- 18 Lisäksi kansallinen tuomioistuin toteaa, että kun kuljetusyritys haluaa supistaa voimassa olevaan lupaan perustuvaa liikennettä, kansallisessa lainsäädännössä säädetty menettely on sellainen, että kuljetusyrityksen hakemuksesta liikennelupa ensin peruutetaan ja sen jälkeen myönnetään uusi lupa supistetulle liikenteelle. Tämän menettelyn mukaan on mahdollista vielä ennen luvan myöntämistä supistetulle reitille kilpailuttaa vanha reitti, jos sen ylläpitoa pidetään tarpeellisena. Kansallisen lainsäädännön mukaan toimivaltainen viranomainen voi sitä paitsi omasta aloitteestaan peruuttaa luvan henkilöliikennelain 20 §:ssä (662/94) säädettyillä edellytyksillä.
- 19 Kansallinen tuomioistuin toteaa lopuksi, että uusien yrittäjien alalle pääsyn mahdollistamiseksi, liikenteen tarkoituksenmukaiseksi järjestämiseksi ja riittävien kuljetuspalvelujen ylläpitämiseksi mahdollisimman vähäisellä julkisella tuella sekä

ostopalvelujen tehokkaaksi kilpailuttamiseksi saattaa Suomen olosuhteissa osoitautua välttämättömäksi, että lupaviranomaisilla tulkitaan yhteisön oikeuden sitä estämättä olevan joko toimivalta hylätä sellainen vaatimus julkisen palvelun velvoitteen osittaisesta lakkauttamisesta, joka koskee liikenteen järjestämisen kannalta epätarkoituksenmukaisen pientä osaa kuljetusyrityksen liikennöintivelvoitteesta, tai mahdollisuus viranomaisen omasta aloitteesta kansallisen lainsäädännön mukaisesti peruuttaa liikennöintivelvoitteen osittaista lakkauttamista pyytäneen kuljetusyrityksen liikennelupa siltä osin kuin luvan peruuttaminen on tarpeen liikenteen tarkoituksenmukaiseksi järjestämiseksi.

20 Tässä tilanteessa korkein hallinto-oikeus päätti lykätä asian käsittelyä ja esittää yhteisöjen tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

- ”1) Onko palveluvelvoiteasetusta (asetus (ETY) N:o 1191/69 sellaisena kuin se on muutettuna asetuksella N:o 1893/91) ja erityisesti sen 4 artiklaa suhteessa 1 artiklan 3 kohtaan tulkittava niin, että se oikeuttaa kuljetusyrityksen saamaan lakkautetuksi minkä tahansa suuruisen osan palveluvelvoitteestaan, esimerkiksi vain yhden liikennöintilinjan tietyn osan?
- 2) Jos vastaus ensimmäiseen kysymykseen on kokonaan tai ehdollisesti myönteinen, jolloin korkein hallinto-oikeus mahdollisesti palauttaa asian lääninhalitukselle uudelleen käsiteltäväksi, on asian lopullista ratkaisemista varten kysyttävä, seuraako palveluvelvoiteasetuksessa kuljetusyritykselle annetusta oikeudesta saada palveluvelvoite osittain lakkautetuksi myös se, että viranomaisella kansallisen lainsäädännön mukaan oleva toimivalta peruuttaa liikennelupa liikenteen tarkoituksenmukaiseksi uudelleenjärjestämiseksi estyy tai supistuu niiltä osin kuin kysymys on osittaisesta lakkauttamisesta aiheutu-
vasta uudelleenjärjestelyn tarpeesta?”

Alustavat toteamukset

- 21 Pääasian valittajat katsovat, että kansallisen tuomioistuimen esittämä selvitys kansallisen lainsäädännön sisällöstä on virheellinen, ja esittävät lisäkysymyksiä, joihin yhteisöjen tuomioistuimen niiden mielestä myös tulisi vastata niiden näkemysten asianmukaiseksi huomioon ottamiseksi.
- 22 On aluksi syytä todeta, että yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaan kansallisen tuomioistuimen tehtävänä on arvioida kansallisten säännösten ulottuvuus ja soveltamistapa (ks. mm. asia C-194/94, CIA Security International, tuomio 30.4.1996, Kok. 1996, s. I-2201, 20 kohta).
- 23 Pääasian valittajien esittämien lisäkysymysten osalta on syytä todeta, että perustamissopimuksen 177 artiklan mukaan kansallisen tuomioistuimen, ei pääasian asianosaisten, on saatettava asia yhteisöjen tuomioistuimen käsiteltäväksi. Yksin kansallisen tuomioistuimen kuuluu päättää yhteisöjen tuomioistuimelle esitettävistä kysymyksistä, eivätkä asianosaiset voi muuttaa niiden sisältöä (ks. mm. asia 44/65, Singer, tuomio 9.12.1965, Kok. 1965, s. 1191 ja 1198).
- 24 Vastaaminen pääasian valittajien huomautuksissaan esiin tuomiin lisäkysymyksiin olisi lisäksi yhteensopimatonta yhteisöjen tuomioistuimelle perustamissopimuksen 177 artiklassa annetun tehtävän samoin kuin sen velvollisuuden kanssa, joka yhteisöjen tuomioistuimella on sen takaamiseksi, että jäsenvaltioiden hallituksille ja asianosaisille annetaan mahdollisuus esittää huomautuksensa EY:n tuomioistuimen perussäännön 20 artiklan mukaisesti, kun otetaan huomioon se seikka, että tämän säännöksen mukaan ainoastaan ennakkoratkaisupyynnön esittämistä koskevat päätökset annetaan tiedoksi asianosaisille (ks. mm. asia C-352/95, Phytheron International, tuomio 20.3.1997, Kok. 1997, s. I-1729, 14 kohta).

Ensimmäinen ennakkoratkaisukysymys

- 25 Ensimmäisellä kysymyksellään, jota on luettava toisen ennakkoratkaisukysymyksen näkökulmasta, kansallinen tuomioistuin pyrkii ennen kaikkea selvittämään, annetaanko asetuksessa ja erityisesti sen 1 artiklan 3 kohdan sekä 4 artiklan säännöksissä kuljetusyritykselle oikeus saada julkisen palvelun velvoitteensa osittain lakkautetuksi.
- 26 On aivan aluksi syytä tuoda esiin, että asetuksen 4 artiklan 1 kohdan mukaan kuljetusyritys voi tehdä hakemuksen julkisen palvelun velvoitteensa lakkauttamisesta kokonaan tai miltä tahansa sen osalta, mutta että missään tämän asetuksen säännöksessä ei aseteta jäsenvaltioille velvollisuutta hyväksyä tällainen hakemus, vaikka yritys osoittaisikin tämän velvoitteen voimassa pitämisen aiheuttavan sille asetuksen 5 artiklassa tarkoitettua taloudellista haittaa.
- 27 Asetuksen 1 artiklan 4 kohdasta ja 3 artiklasta sitä vastoin seuraa, että jäsenvaltioiden toimivaltaisilla viranomaisilla on oikeus pitää kokonaan tai osittain voimassa sellaiset julkisen palvelun velvoitteet, jotka arvioidaan välttämättömiksi riittävien liikennepalveluiden varmistamiseksi.
- 28 Kuten julkisasiamies on ratkaisuehdotuksensa 40—45 kohdassa korostanut, tätä tulkintaa tukevat sekä asetuksen päämäärät että sen yleinen rakenne.
- 29 Asetuksessa ei näin ollen anneta kuljetusyritykselle oikeutta saada julkisen palvelun velvoitteensa osittain lakkautetuksi.

- 30 Kuten julkisasiamies on ratkaisuehdotuksensa 48—51 kohdassa tuonut esiin, päätettäessä julkisen palvelun velvoitteen voimassa pitämisestä on kuitenkin noudatettava tiettyjä, erityisesti asetuksen 3 artiklasta, 6 artiklan 2 kohdasta ja 7 artiklasta ilmeneviä sääntöjä.
- 31 Kuten tämän tuomion 27 kohdassa on todettu, julkisen palvelun velvoitteen voimassa pitäminen kokonaan tai osittain on sitä paitsi sallittua vain ”riittävien liikennepalveluiden varmistamiseksi”.
- 32 Asetuksessa ei kuitenkaan määritellä ”riittävien liikennepalveluiden varmistamisen” käsitettä. Asetukseen on ainoastaan sisällytetty joitakin tämän käsitteen arvioinnissa käytettäviä tekijöitä.
- 33 Asetuksen N:o 1191/69 toisessa perustelukappaleessa todetaankin, että liikennepalvelujen riittävyttä ”on arvioitava kuljetusalalla vallitsevan kysynnän ja tarjonnan sekä yhteisön tarpeiden perusteella”.
- 34 On lisäksi syytä panna merkille asetuksen 3 artiklan 2 kohdassa täsmennettävän, että liikennepalvelujen riittävyys on arvioitava ottamalla huomioon yleinen etu, mahdollisuus käyttää muita liikennemuotoja ja näiden liikennemuotojen kyky täyttää kyseinen liikennetarve sekä kuljetusmaksut ja -ehdot, jotka voidaan tarjota käyttäjille. Jos useammalla kuin yhdellä tavalla voidaan samoilla ehdoilla varmistaa riittävät liikennepalvelut, jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten on asetuksen 3 artiklan 1 kohdan mukaan valittava yhteisölle halvin tapa.
- 35 Edellä esitetyn perusteella jäsenvaltioiden toimivaltaisilla viranomaisilla on laaja harkintavalta sen arvioimisessa, edellyttäväkö ”riittävien liikennepalveluiden varmis-

taminen” julkisen palvelun velvoitteen voimassa pitämistä, kunhan asetuksen 3 artiklan vaatimuksia noudatetaan.

- 36 Ensimmäiseen ennakkoratkaisukysymykseen on näin ollen vastattava, että asetusta ja erityisesti sen 1 artiklan 3 kohtaa sekä 4 artiklaa on tulkittava siten, ettei niillä aseteta jäsenvaltioille velvollisuutta hyväksyä kuljetusyrityksen hakemusta sen julkisen palvelun velvoitteen lakkauttamisesta osittain, vaikka yritys osoittaisikin tämän velvoitteen voimassa pitämisen aiheuttavan sille taloudellista haittaa. Hakemuksen hylkääminen saadaan kuitenkin perustaa ainoastaan riittävien liikennepalvelujen varmistamistarpeeseen. Asetuksen 3 artiklan mukaisesti tätä käsitettä on arvioitava ottamalla huomioon yleinen etu, mahdollisuus käyttää muita liikennemuotoja ja näiden liikennemuotojen kyky täyttää kyseinen liikennetarve sekä kuljetusmaksut ja -ehdot, jotka voidaan tarjota käyttäjille. Jos useammalla kuin yhdellä tavalla voidaan samoilla ehdoilla varmistaa riittävät liikennepalvelut, jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten on valittava niistä yhteisölle halvin tapa.

Toinen ennakkoratkaisukysymys

- 37 Ensimmäiseen kysymykseen annettu vastaus huomioon ottaen toiseen kysymykseen ei ole tarpeen vastata.

Oikeudenkäyntikulut

- 38 Yhteisöjen tuomioistuimelle huomautuksensa esittäneille Suomen ja Belgian hallituksille ja komissiolle aiheutuneita oikeudenkäyntikuluja ei voida määrätä korvat-

taviksi. Pääasian asianosaisten osalta asian käsittely yhteisöjen tuomioistuimessa on välivaihe kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan asian käsittelyssä, minkä vuoksi kansallisen tuomioistuimen asiana on päättää oikeudenkäyntikulujen korvaamisesta.

Näillä perusteilla

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIN (kuudes jaosto)

on ratkaissut korkeimman hallinto-oikeuden 13.12.1996 tekemällään välipäätöksellä esittämät kysymykset seuraavasti:

Julkisten palvelujen käsitteeseen rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteessä olennaisesti kuuluvia velvoitteita koskevasta jäsenvaltioiden toimenpiteistä 26 päivänä kesäkuuta 1969 annettua neuvoston asetusta (ETY) N:o 1191/69, sellaisena kuin se on muutettuna 20.6.1991 annetulla neuvoston asetuksella N:o 1893/91, ja erityisesti sen 1 artiklan 3 kohtaa sekä 4 artiklaa on tulkittava siten, ettei niillä aseteta jäsenvaltioille velvollisuutta hyväksyä kuljetusyrityksen hakemusta sen julkisen palvelun velvoitteen lakkauttamisesta osittain, vaikka yritys osoittaisikin tämän velvoitteen voimassa pitämisen aiheuttavan sille taloudellista haittaa. Hakemuksen hylkääminen saadaan kuitenkin perustaa ainoastaan riittävien liikennepalvelujen varmistamistarpeeseen. Asetuksen N:o 1191/69 3 artiklan mukaisesti tätä käsitettä on arvioitava ottamalla huomioon yleinen etu, mahdollisuus käyttää muita liikennemuotoja ja näiden liikennemuotojen kyky täyttää kyseinen liikennetarve sekä kuljetusmaksut ja -ehdot, jotka voidaan tarjota käyttäjille. Jos useammalla kuin yhdellä tavalla voidaan

samoilla ehdoilla varmistaa riittävät liikennepalvelut, jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten on valittava niistä yhteisölle halvin tapa.

Ragnemalm

Schintgen

Mancini

Kapteyn

Hirsch

Julistettiin Luxemburgissa 17 päivänä syyskuuta 1998.

R. Grass

H. Ragnemalm

kirjaaja

kuudennen jaoston puheenjohtaja