

JULKISASIAMIEHEN RATKAISUEHDOTUS  
JEAN MISCHO

30 päivänä marraskuuta 2000<sup>1</sup>

1. Tribunal Supremo (Espanja) pyytää esittämässään ennakkoratkaisupyyntöissä yhteisöjen tuomioistuinta tulkitsemaan palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteen soveltamisesta meriliikenteeseen jäsenvaltioissa (meriliikenteen kabotaasi) 7 päivänä joulukuuta 1992 annettua neuvoston asetusta (ETY) N:o 3577/92<sup>2</sup> (jäljempänä asetus), jotta kyseinen kansallinen tuomioistuin voisi ratkaista, onko säännöllisiä merikabotaasilinjoja ja yleiseen etuun liittyvää laivaliikennettä koskevasta oikeudellisesta järjestelmästä 19.9.1997 annettu kuninkaallinen asetus nro 1466/1997 (Boletín Oficial del Estado, nro 226, 20.9.1997, s. 27712) yhteensopiva ensiksi mainitun asetuksen kanssa.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

A *Yhteisön lainsäädäntö*

2. Asetuksen 1 artiklan 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

<sup>1</sup> Alkuperäinen kieli: ranska.

<sup>2</sup> — EYVL L 364, s. 7.

”Tammikuun 1 päivästä 1993 lähtien meriliikenteen palvelujen tarjoamisen vapautta jäsenvaltiossa (meriliikenteen kabotaasi) sovelletaan yhteisön laivanvarustajiin, jotka harjoittavat liikennettä jäsenvaltiossa rekisteröidyillä — — aluksilla — — .”

3. Asetuksen 2 artiklan 3 kohdassa täsmennetään, että asetuksessa tarkoitetaan

”sopimuksella julkisesta palvelusta’ jäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten ja yhteisön laivanvarustajan välillä tehtyä sopimusta riittävän julkisen palvelun tarjoamiseksi.

Sopimus julkisesta palvelusta voi käsittää erityisesti:

— liikennepalvelut, jotka vastaavat jatkuvuutta, säännöllisyyttä, kapasiteettia ja laatua koskevia sovittuja standardeja,

— lisäkuljetuspalvelut,

— —

— liikennepalvelut määrätyn hinnan ja ehdoin, erityisesti tietyille matkustajaryhmille tai tietyille reiteille tarkoitettujen palvelut,

2. Asettaessaan julkisen palvelun velvoitteita jäsenvaltioiden on pitäydettävä vaatimuksissa, jotka koskevat määräsattamia, säännöllisyyttä, jatkuvuutta, toistuvuutta, palvelun tarjoamisen kapasiteettia, veloitettavia hintoja ja aluksen miehistöä.

— palvelujen mukauttamisen todellisten tarpeiden mukaan.”

Kaikille yhteisön laivanvarustajille on tarvittaessa maksettava korvausta julkisen palvelun velvoitteista.”

4. Saman artiklan 4 kohdassa todetaan, että ”julkisen palvelun velvoitteilla” tarkoitetaan velvoitteita, joita kyseinen yhteisön laivanvarustaja ei omien taloudellisten etujensa kannalta katsoen ottaisi hoitaakseen tai ei ottaisi hoitaakseen samassa määrin tai samoilla ehdoilla.

#### B Kansallinen lainsäädäntö

5. Asetuksen 4 artiklassa säädetään seuraavaa:

6. Kuninkaallisessa asetuksessa nro 1466 todetaan, että yleiseen etuun liittyvänä laivaliikenteenä pidetään säännöllistä liikennettä niemimaalta saarille, niemimaalta Ceutaan ja Melillaan sekä liikennettä niiden satamien välillä, jotka eivät sijaitse niemimaalla.

”1. Jäsenvaltio voi tehdä sopimuksia julkisesta palvelusta niiden laivanvarustamojen kanssa, jotka harjoittavat säännöllistä liikennettä saariin, saarille ja saarien välillä, tai asettaa näille julkisen palvelun velvoitteita kabotaasiapalvelujen tarjoamisen edellytykseksi.

7. Kuninkaallisessa asetuksessa nro 1466 säädetään kolmesta eri järjestelmästä:

— niemimaakabotaasia koskeva ilmoitusjärjestelmä (3 §)

- yleistä etua koskeva sopimusjärjestelmä (4 §) vastainen, kansallinen tuomioistuin on esittänyt seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:
  
  - hallinnollisen ennakkoluvan myöntämistä koskeva järjestelmä (6 ja 8 §).
8. Kuninkaallisessa asetuksessa nro 1466 säädetyn hallinnollisen luvan saamiselle on asetettu kahdenlaisia edellytyksiä:
- verotusta ja sosiaaliturvamaksuja koskevien velvoitteiden täyttäminen (6 §)
  - edellytykset, jotka koskevat palvelujen säännöllisyyttä ja jatkuvuutta, palvelun tarjoamisen kapasiteettia, alusten miehistöä, määräsatomia, palvelun toistuvuutta ja veloitettavia hintoja (8 §).
- ”1) Voidaanko palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteen soveltamisesta meriliikenteeseen jäsenvaltioissa (meriliikenteen kabotaasi) 7 päivänä joulukuuta 1992 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3577/92 4 artiklaa, tarkasteltuna yhdessä asetuksen 1 artiklan kanssa, tulkita siten, että siinä sallitaan se, että edellytykseksi sille, että säännöllistä meriliikennettä harjoittavat yritykset voivat tarjota saarikabotaasipalveluja, asetetaan hallinnollisen ennakkoluvan saaminen?
- 2) Jos vastaus ensimmäiseen kysymykseen on myöntävä, voidaanko kyseisen hallinnollisen luvan myöntämisen ja voimassa pitämisen edellytykseksi asettaa sellaisten edellytysten täyttäminen, kuten verotukseen ja sosiaaliturvamaksuihin liittyvien velkojen maksaminen, jotka eroavat kyseisen asetuksen 4 artiklan 2 kohdassa luetelluista edellytyksistä?

### Ennakkoratkaisukysymykset

9. Koska Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir) ym. (jäljempänä Analir ym.) on nostanut asetusta nro 1466 koskevan kumoamiskanteen, joka perustuu siihen, että kyseinen asetus on yhteisön oikeuden

- 3) Voidaanko asetuksen N:o 3577/92 4 artiklan 1 kohtaa tulkita siten, että siinä sallitaan saman laivalinjan tai -reitien osalta julkisen palvelun velvoitteiden asettaminen tietyille laivayhtiöille ja samanaikaisesti asetuksen 1 artiklan 3 kohdassa tarkoitettujen julkista palvelua koskevien sopimusten

tekeminen saman säännöllisen meriliikenteen toteuttamiseksi saarille, saarilta sekä niiden välillä?”

12. On kiistatonta, että asetuksen tarkoituksena on toteuttaa palvelujen tarjoamisen vapaus merikabotaasin alalla.

10. Kansallinen tuomioistuin toteaa, että silloin, kun annettiin kuninkaallinen asetus nro 1466, jota vaaditaan kumottavaksi pääasiassa, Espanjan kuningaskunnalla oli 1.1.1999 asti voimassa ollut poikkeus merikabotaasipalvelujen vapauttamista koskevasta velvoitteesta. Kansallinen tuomioistuin kuitenkin huomauttaa nähdäkseni perustellusti, etteivät esitetyt kysymykset ole ajallisesti merkityksellisiä. Tuomioistuin nimittäin toteaa 12.5.1999 eli poikkeuksen voimassaolon päättymisen jälkeen antamassaan määräyksessä, että niitä kansallisia säännöksiä, joiden pätevyyttä sen on arvioitava, ei ole muutettu poikkeuksen voimassaolon päätyttyä ja että ne vaikuttavat pysyvästi.

13. Tämä ilmenee sekä asetuksen otsikosta että sen johdanto-osan perustelukappaleista, joissa todetaan, että ”sisämarkkinoiden toteuttamiseksi on tarpeen poistaa rajoituksia, jotka koskevat meriliikenteen palvelujen tarjoamista jäsenvaltioissa”; sisämarkkinat käsittävät alueen, jolla taataan tavaroiden, henkilöiden, palvelujen ja pääomien vapaa liikkuvuus. Tästä seuraa, että ”palvelujen tarjoamisen vapautta olisi sovellettava meriliikenteeseen jäsenvaltioissa”.<sup>3</sup>

14. Kyseinen periaate ilmaistaan asetuksen edellä mainitussa 1 artiklan 1 kohdassa.

### Ensimmäinen ennakkoratkaisukysymys

11. Aluksi on todettava, että esitetty kysymys koskee jäsenvaltion mahdollisuutta soveltaa ennakkollista lupajärjestelmää, joka liittyy julkisen palvelun velvoitteiden asettamiseen. Käsiteltävänä oleva asia ei näin ollen koske toimenpiteitä, joita jäsenvaltio voi toteuttaa meriturvallisuuden varmistamiseksi, taikka satamarakenteiden (esimerkiksi laitureille pääsy) hyödyntämistä koskevia tarpeita.

15. Asianosaisten ja väliintulijoiden välillä ei myöskään ole erimielisyyttä siitä, että hallinnollista ennakkolupaa koskeva vaatimus, joka määritelmällisesti merkitsee sitä, että palvelujen tarjoaminen on kiellettyä, jos lupaa ei ole myönnetty, on palvelujen tarjoamisen vapautteen kohdistuva rajoitus.

3 — Ks. asetuksen kolmas ja neljas perustelukappale.

16. Asianosaisten ja väliintulijoiden näkemys erot koskevat nimittäin sitä, voidaanko tällainen rajoitus perustella julkista palvelua koskevalla tarpeella, johon asetuksessa viitataan, ja jos voidaan, niin missä määrin.

17. Pääasian kantajat myöntävät, että jäsenvaltiot voivat katsoa tarpeelliseksi asettaa toimijoihin kohdistuvia julkisen palvelun velvoitteita, mutta katsovat, ettei tämä velvoita niitä asettamaan palvelujen tarjoamisen edellytykseksi ennakkolupaa. Kantajien mukaan tällaisten velvoitteiden täyttäminen voidaan nimittäin taata myöntämällä lisenssejä laivalinjaryhmille ja noudattamalla ilmoitusmenettelyä.

18. Espanjan kuningaskunnalla ja Kreikan tasavallalla on asiasta täysin vastakkainen näkemys ja ne väittävät, että hallinnollinen ennakkolupajärjestelmä on selvästi tarpeen julkisen palvelun velvoitteiden täytäntöönpanemiseksi.

19. Espanjan hallitus korostaa seuraavia seikkoja tukeakseen näkemystään, jonka mukaan hallinnollista ennakkolupaa koskeva edellytys ei estä saarikabotaasin vapauttamista.

20. Espanjan hallitus painottaa ensinnäkin sitä merkitystä, joka kyseisillä määräsata-milla on sekä Espanjan perustuslain että

yhteisön oikeuden kannalta, ja viittaa tältä osin erityisesti EY:n perustamissopimuksen 227 artiklan 2 kohtaan (josta on muuttettuna tullut EY 299 artikla) ja Euroopan unionista tehtyyn sopimukseen liitettyyn saaristoalueita koskevaan julistukseen N:o 30.

21. Espanjan hallitus toteaa, että ”saaristoalueisiin liittyy ominaisuuksia ja ominaispiirteitä, joiden suojeleminen voi kuitenkin valtion oman harkinnan mukaisesti edellyttää erityisiä suojelujärjestelmiä”.

22. Espanjan hallitus toteaa lisäksi, että Espanjan oikeudessa katsotaan perustellusti, että kyseinen kabotaasi kuuluu julkisen palvelun alaan. Se nimittäin täyttää yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytännössä asetetut edellytykset yleispätevyyden, jatkuvuuden, yleisen edun vaatimuksen sekä hallintoviranomaisten sääntelyn osalta.<sup>4</sup>

23. Komissio korostaa kuitenkin nähdäkseeni perustellusti, että käsiteltävänä olevassa asiassa ei ole kyse siitä, voiko jäsenvaltio luokitella tiettyjen kabotaasipalvelujen tarjoamisen julkiseksi palveluksi. Käsiteltävä oikeusriita koskee nimittäin itse asiassa niitä seurauksia, joista jäsenvaltio on oikeutettu tällaisen luokittelun perusteella päättämään.

<sup>4</sup> — Asia C-266/96, Corsica Ferries France, tuomio 18.6.1998 (Kok. 1998, s. I-3949, 60 kohta).

24. Espanjan hallituksen mukaan jäsenvaltio voi määritellä kaiken saarikabotaasin julkiseksi palveluksi eli sellaiseksi palveluksi, jonka tarjoamisen edellytykseksi voidaan asettaa sellaisia julkisen palvelun velvoitteita, joiden täyttäminen voidaan varmistaa ainoastaan hallinnollisella ennakkolupajärjestelmällä.

25. Komissio katsoo Norjan hallituksen tukemana sitä vastoin, että tällaiseen järjestelmään voidaan turvautua ainoastaan tarkkaan määritellyin edellytyksin. Olen samaa mieltä.

26. Asetuksen säännösten järjestelmällinen tarkastelu ei nimittäin jätä epäilystä 1 artiklan, jossa todetaan palvelujen tarjoamisen vapauden periaate, suhteesta 4 artiklaan, jossa jäsenvaltioille annetaan mahdollisuus tehdä julkisen palvelun sopimuksia tai asettaa julkisen palvelun velvoitteita. Tätä mahdollisuutta on itse asiassa pidettävä poikkeuksena, koska palvelujen tarjoamisen vapaus on pääsääntö.

27. Asianosaiset ja väliintulijat ovat kyseisestä seikasta sitä paitsi samaa mieltä.

28. Tästä seuraa, että palvelujen tarjoamisen vapautta voidaan rajoittaa julkisen palvelun tarpeen perusteella ainoastaan jos ja siinä määrin kuin se on välttämätöntä riittävien yhteyksien varmistamiseksi.

29. Tämä näkemys on vahvistettu asetuksen yhdeksännessä perustelukappaleessa, jossa todetaan, että ”julkisen palvelun käsitteen käyttöönotto, joka tuo tiettyjä oikeuksia ja velvollisuuksia kyseisille laivanvarustajille, voi olla perusteltua, jotta taattaisiin riittävät säännölliset liikennepalvelut saarille ja saarilta”.

30. Näkemys, jonka mukaan julkisen palvelun velvoitteisiin voidaan turvautua ainoastaan silloin, kun markkinavoimat ovat riittävien yhteyksien tarjoamisen kannalta liian vähäiset, on ilmaistu myös asetuksen 2 artiklan 4 kohdassa, jossa todetaan, että ”julkisen palvelun velvoitteet” ovat velvoitteita, ”joita kyseinen yhteisön laivanvarustaja ei omien taloudellisten etujensa kannalta katsoen ottaisi hoitaakseen tai ei ottaisi hoitaakseen samassa määrin tai samoilla ehdoilla”.

31. Tätä asetuksen säännösten analyysiä vahvistaa myös yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytäntö, josta ilmenee, että kyse on yhdestä yhteisön oikeuden perusvapaudesta; että kaikkia siihen kohdistuvia poikkeuksia on tulkittava suppeasti ja että poikkeusten on oltava suhteellisuusperiaatteen ja syrjintäkiellon periaatteen mukaisia.<sup>5</sup>

32. Käsiteltävänä olevassa asiassa kyseiset periaatteet merkitsevät sitä, että hallinnol-

<sup>5</sup> — Esimerkkinä vakuntuneesta oikeuskäytännöstä ks. asia C-55/94, Gebhard, tuomio 30.11.1995 (Kok. 1995, s. I-4165).

lisen ennakkoluvan saaminen voidaan asettaa edellytykseksi ainoastaan, jos se on tarpeen, jotta toimijat tarjoaisivat palveluja, joita ne eivät vapaan kilpailun vallitessa tarjoaisi.

näistä yhteyksistä voitaisiin varmistaa riittäväällä tavalla vapaassa kilpailutilanteessa ja että julkisen palvelun velvoitteiden asettaminen ei ehkä ole välttämätöntä kaikkien niiden yhteyksien osalta, joita liikennöidään saarille ja saarien välillä.

33. Tämä voidaan todeta ainoastaan tarkastelemalla kyseisiä yhteyksiä yksitellen sen määrittämiseksi, mitä näistä yhteyksistä liikennöitäisiin riittävästi vapaassa kilpailutilanteessa.

37. On sitä paitsi vaikea nähdä, miten kyseisten laivalinjojen väliset erot voisivat estää — kuten Espanjan hallitus tuntuu väittävän — sen, että kutakin laivalinjaa tarkastellaan erikseen. Nämä erot päinvastoin aiheuttavat sen, että tapauskohtainen tarkastelu on tarpeen, koska ne merkitsevät sitä, että ratkaisu, joka on pätevä tietyn reitin osalta, ei välttämättä ole sitä toisen reitin osalta. Toteaisiin lisäksi, ettei kyseisiä laivalinjoja ole niin monta, että tapauskohtainen tarkastelu olisi mahdoton.

34. Jäsenvaltio ei sitä vastoin voi lähtökohtaisesti ja ilman tapauskohtaista tarkastelua säätää, että tiettyjen sellaisten yhteyksien ryhmän varmistamiseksi, joita tässä tapauksessa ovat yhteydet saarille ja saarien välillä, on hyväksyttävä palvelujen tarjoamisen vapautta rajoittavia toimenpiteitä.

38. Espanjan hallitus rinnastaa merikabotaasin analogisesti televiestintäalaan, joka on esimerkki toisesta vapautetusta talouden alasta, jolla on edelleen käytössä palvelujen tarjoamista koskeva lupajärjestelmä.

35. On toki mahdollista, että jäsenvaltion toimivaltaiset viranomaiset tekevät tällaisen tarkastelun perusteella sen päätelmän, ettei yhtäkään kyseiseen ryhmään kuuluvista yhteyksistä liikennöitäisi riittävästi vapaassa kilpailutilanteessa.

39. On kuitenkin todettava, että tällaisella rinnastuksella, joka rajoittuu ainoastaan kahteen vapautettavaan talouden alaan, ei voida edellä esitetty huomioon ottaen perustella päätelmää, jonka mukaan hallinnollinen ennakkolupajärjestelmä olisi rajoituksetta hyväksyttävä merikabotaasin alalla.

36. Käsiteltävänä olevassa asiassa Espanjan hallitus korostaa itse, että laivalinjoilla niemimaalta saariin ja saarien välisillä laivalinjoilla on huomattavia eroja. Tämä antaa aihetta ajatella, että ainakin osa

40. Espanjan hallitus toteaa Kreikan hallituksen tukemana väitteensä tueksi vielä, että asetuksen 4 artiklan 1 kohdassa säädetään, että jäsenvaltiot voivat asettaa julkisen palvelun velvoitteita saariin suuntautuvien ja niiden välisten kabotaasipalvelujen tarjoamisen *edellytykseksi*.

41. Tällä väitteellä on ilman muuta suuri painoarvo, mutta siitä ei kuitenkaan seuraa, että kyseisten edellytysten noudattamisen valvonnan olisi välttämättä oltava ennakkollista. On nimittäin myös mahdollista, että toimivaltaiset viranomaiset toteuttavat tarvittavan valvonnan ilmoitusjärjestelmän avulla. Yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytännöstä ilmenee sitä paitsi esimerkkejä tällaisista ratkaisuista yhteisön oikeuden perusvapauksien, kuten pääomien vapaan liikkuvuuden, alalla.<sup>6</sup>

42. Onko näin ollen mahdollista päätellä, että julkisen palvelun velvoitteita koskevaa ennakkolupaa koskeva edellytys on hyväksyttävä silloin, kun se on rajattu sellaisiin yhteyksiin, joita ei varmisteta riittäväällä tavalla vapaassa kilpailutilanteessa, ja silloin, kun sitä sovelletaan ketään syrjimättä?

43. Komissio esittää tältä osin merkityksellisiä täsmennyksiä.

44. Komissio korostaa ensinnäkin, että edellä mainitussakin tilanteessa kansalliset viranomaiset voivat turvautua ennakkolupajärjestelmään ainoastaan, jos julkisen palvelun asianmukaista toteuttamista ei voida varmistaa muilla keinoilla.

45. Komissio lisää, että ennakkolupajärjestelmän tarkoituksena ei saa olla markkinoille pääsyn rajoittaminen, vaan ainoastaan julkisen palvelun turvaaminen. Olen täysin samaa mieltä. Julkista palvelua koskevat tarpeet ovat nimittäin ainoa edellytys, jolla tällainen järjestelmä voidaan perustella. Järjestelmällä ei näin ollen voi olla muuta tarkoitusta kuin julkisen palvelun ylläpitäminen, ja kilpailua saadaan rajoittaa ainoastaan siinä määrin kuin tätä varten on tarpeen. Sitä vastoin sellaista markkinoille pääsyn rajoittamista, joka ei ole välttämätöntä julkisen palvelun edellytysten kannalta, ei voida perustella.

46. Tästä seuraa välttämättä, kuten myös komissio toteaa, että luvan myöntämisen edellytyksiin ei saa liittyä minkäänlaista toimivaltaisten viranomaisten harkintavaltaa. Jokaisen yrityksen, joka täyttää säädetyt julkisen palvelun velvoitteet — joiden on tietenkin oltava asetuksen

6 — Yhdistetyt asiat C-163/94, C-165/94 ja C-250/94, *Sanz de Lera ym.*, tuomio 14.12.1995 (Kok. 1995, s. I-4821).



4 artiklan 2 kohdan mukaisia — on voitava saada lupa automaattisesti.

47. Jotta markkinoille pääsyä voitaisiin lisäksi pitää todellisena mahdollisuutena, edellytetään, että luvan myöntämisen edellytykset ovat läpinäkyvät ja että oikeusvarmuus taataan. Luvan myöntämisen edellytysten on näin ollen oltava tiedossa etukäteen, niiden on oltava objektiivisin perustein oikeutettuja ja niitä on sovellettava samalla tavalla kaikkiin toimijoihin, joilla on oikeus markkinoille pääsyyn. Muussa tapauksessa toimija ei nimittäin voisi ennakoita niitä kustannuksia, joita sen kannettavaksi tulisi, eikä kyseinen toimija tällaisessa tilanteessa haluaisi hakea lupaa.

48. Komissio viittaa myös viralliseen huomautukseen, joka lähetettiin Espanjan viranomaisille 22.10.1997 ja jonka mukaan kuninkaallisessa asetuksessa nro 1466 luotiin joka tapauksessa uusia palvelujen tarjoamisen vapauteen kohdistuvia rajoituksia erityisesti ottamalla käyttöön ennakkollinen lupajärjestelmä kaikkien saarille johtavien ja niiden välisten yhteyksien osalta. Komission mukaan kyseisellä asetuksella rikotaan näin ollen asetuksen 7 artiklaa, jossa EY:n perustamissopimuksen 62 artiklaan (joka on kumottu Amsterdamin sopimuksella) tehdyn viittauksen avulla määrätään merikabotaasin rajoittamista koskevasta standstill-lausekkeesta.

49. On kuitenkin todettava, että kansallinen tuomioistuin ei ole esittänyt kysymystä 7 artiklan mahdollisesta sovellettavuudesta käsiteltävänä olevassa asiassa.

50. Edellä esitetyn perusteella ensimmäiseen ennakkoratkaisukysymykseen on vastattava seuraavasti:

Asetuksen 1 artiklaa ja 4 artiklan 2 kohtaa on tulkittava siten, että niiden mukaan on sallittua asettaa hallinnollisen ennakkoluvan saaminen edellytykseksi sille, että säännöllistä meriliikennettä harjoittavat yritykset tarjoavat saarikabotaasipalveluja, ainoastaan, jos jäsenvaltio osoittaa, että

- vapaassa kilpailutilanteessa julkista palvelua ei varmistettaisi riittävällä tavalla niillä laivalinjoilla, joita lupa koskee

- sen valvominen, että toimijat täyttävät julkisen palvelun velvoitteet, voidaan varmistaa ainoastaan hallinnollisella ennakkolupajärjestelmällä

- luvan myöntämisen edellytykset ovat määritellyt, ennakoitavissa olevat, läpinäkyvät ja syrjimättömät

- toimijat, jotka täyttävät jäsenvaltion määrittämät julkisen palvelun velvoitteet, saavat luvan automaattisesti.

## Toinen ennakkoratkaisukysymys

51. Tämä kysymys on esitetty ainoastaan sitä tapausta varten, että ensimmäiseen kysymykseen vastataan myöntävästi. Koska ensimmäiseen kysymykseen on annettu ehdollinen vastaus, katson tarpeelliseksi vastata toiseen kysymykseen.

52. Kansallinen tuomioistuin pyrkii selvittämään, voidaanko luvan myöntämiselle ja sen voimassa pitämiselle asettaa tiettyjä edellytyksiä, kuten verotukseen ja sosiaaliturvamaksuihin liittyvien velkojen maksaminen, jotka eroavat asetuksen 4 artiklan 2 kohdassa luetelluista edellytyksistä ja joilla ei ole nimenomaista yhteyttä niihin palveluihin, joiden tarjoamiseen lupaa haetaan.

53. Pääasian kantajat väittävät, että kuninkaallisessa asetuksessa nro 1466 säädetyt saarikabotaasia koskevan ennakkoluvan myöntämiselle ja voimassa pitämiselle ei voida asettaa edellytykseksi sitä, että verotukseen ja sosiaaliturvamaksuihin liittyvät velat on maksettu.

54. Pääasian kantajien mukaan perustamissopimuksessa nimittäin sallitaan palvelujen tarjoamisen vapautta koskevan peruseriaatteen rajoitukset vain silloin, kun ne voidaan perustella taloudesta riippumattomilla yleistä etua koskevilla vaatimuksilla ja kun ne ovat syrjimättömiä ja oikeasuhtaisia.

55. Tästä ei pääasian kantajien mukaan ole kyse käsiteltävänä olevassa asiassa, koska kyseisellä velvoitteella ei ole mitään välitöntä yhteyttä siihen meriliikenteeseen, jota varten lupa on saatava.

56. Mainitut kantajat toteavat lisäksi, että EY:n perustamissopimuksen 5 artiklassa (josta on tullut EY 10 artikla) kielletään jäsenvaltioita ottamasta käyttöön uusia palvelujen tarjoamisen vapautteen kohdistuvia rajoituksia, kuten käsiteltävinä olevia riidanalaisia edellytyksiä.

57. Norjan hallitus on Analir ym:iden kanssa samaa mieltä siitä, ettei asetuksen 4 artiklan 2 kohdassa sallita kyseisten velvoitteiden asettamista. Säännöksessä ei nimittäin mainita kyseisiä velvoitteita, vaikka sekä asetuksen sanamuodosta että sen tarkoituksesta ilmenee, että se on tyhjentävä.

58. Espanjan hallitus korostaa kuitenkin, että riidanalaiset edellytykset eivät ole ”julkisen palvelun velvoitteita” vaan kuuluvat hallintoluvan myöntämisen yleisiin edellytyksiin.

59. Tästä seuraa kyseisen hallituksen mukaan se, etteivät kyseiset edellytykset ole asetuksen 4 artiklan vastaisia, vaikka mainittua säännöstä pidettäisiinkin tyhjentävänä.

60. Espanjan hallitus toteaa myös, yksimielisesti komission kanssa, että velvoite, joka koskee veroihin tai sosiaaliturvamaksuihin liittyvän velan maksamista, on välttämätön sellaisten yritysten tietynasteisen vakavaraisuuden varmistamiseksi, joiden hoidettavaksi annetaan julkisten palveluiden tarjoaminen, ja se on näin omiaan takaamaan sen, ettei palvelujen tarjoaminen vaaranna niitä tarjoavan yrityksen velkaantumisen takia.

61. Komissio toteaa tältä osin, että asetuksen 4 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun palvelun tarjoamisen kapasiteetin on katsottava sisältävän taloudellisen ja rahoituskellisen kapasiteetin.

62. Sekä kansallisen tuomioistuimen esittämistä seikoista että Espanjan hallituksen väitteistä ilmenee, että tarkasteltaviksi nousee kahdenlaisia seikkoja.

63. Ensinnäkin nousee esille kysymys siitä, onko jäsenvaltioilla yleisesti ottaen oikeus asettaa kyseisen toiminnan harjoittamiselle edellytyksiä, jotka koskevat muita kuin 4 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuja aloja.

64. Asetuksen sanamuodosta ilmenee, että asia on näin.

65. Asetuksen edellä mainitussa 1 artiklan 1 kohdassa nimittäin täsmennetään, että ”palvelujen tarjoamisen vapautta — — sovelletaan yhteisön laivanvarustajiin, jotka harjoittavat liikennettä jäsenvaltioissa rekisteröidyillä ja jäsenvaltion lipun alla purjehtivilla aluksilla, jos nämä täyttävät kaikki kyseisessä jäsenvaltioissa kabotaasiliiikenteelle asetetut edellytykset”.<sup>7</sup>

66. Samoin 3 artiklan 2 kohdassa säädetään, että ”*kaikista saarikabotaasia harjoittavien alusten miehistöön liittyvistä kysymyksistä vastaa se valtio, jossa alus harjoittaa meriliikennettä (vastaanottava valtio)*”.<sup>8</sup>

67. Tästä seuraa välttämättä, että jäsenvaltio voi kyseisten kahden säännöksen nojalla asettaa edellytyksiä, jotka koskevat muita kuin 4 artiklan 2 kohdassa mainittuja aloja.

68. Erityisesti edellä mainitusta 1 artiklan 1 kohdasta ilmenee, että jos laivanvarustaja haluaa tarjota kabotaasipalveluja Espanjassa käyttämällä kyseisessä valtiossa rekisteröityjä ja sen lipun alla purjehtivia aluksia, kyseisten alusten on välttämättä täytettävä Espanjan oikeudessa asetetut edellytykset, jotta ne hyväksyttäisiin kabotaasiliikenteeseen kyseisessä valtiossa. Mikään ei tällaisessa tilanteessa estä sitä, että mainitut edellytykset sisältävät tarvit-

7 — Kursivointi tässä.

8 — Kursivointi tässä.

taessa velvoitteen, joka koskee sitä, että sosiaaliturvamaksuihin ja verotukseen liittyvät velat on maksettu.

69. Tämä arvio johtaa toiseen ongelmaan, jota on tutkittava esitetyn ennakkoratkaisukysymyksen asiayhteydessä.

70. Vaikka, kuten edellä on todettu, verotusta ja sosiaaliturvamaksuja koskeviin velkoihin liittyvät velvoitteet, joihin kansallinen tuomioistuin viittaa, voivat edellä kuvailuissa olosuhteissa perustua muuhun kuin 4 artiklan 2 kohtaan, tämä ei nimittäin kuitenkaan sulje pois sitä, että kyseisiä velvoitteita voidaan myös pitää mainitussa säännöksessä tarkoitettuina julkisen palvelun velvoitteina, joita vastaanottava jäsenvaltio voi säännöksen nojalla asettaa laivanvarustajille riippumatta siitä, onko näiden kotipaikka Espanjassa vai muussa jäsenvaltiossa.

71. Kuten komissio ja Espanjan hallitus perustellusti toteavat, laivanvarustajan kyvyttömyys huolehtia verotukseen ja sosiaaliturvamaksuihin liittyvistä veloistaan voi nimittäin olla osoitus vakavista taloudellisista vaikeuksista, jotka saattavat johtaa konkurssiin ja julkisen palvelun keskeytymiseen.

72. Näin ollen se, että lupaedellytyksiin sisällytetään peruste, jonka avulla voidaan

arvioida laivanvarustajan vakavaraisuutta, ei merkitse asetuksen 4 artiklan 2 kohdan sanamuodon perusteettoman laajaa tulkintaa, vaikka, kuten edellä on todettu, tätä säännöstä on palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteeseen kohdistuvana poikkeuksena tulkittava suppeasti.

73. Tätä päätelmää ei horjuta sekään Analir ym:iden ja kansallisen tuomioistuimen korostama seikka, etteivät kyseiset edellytykset liity nimenomaisesti tarjottavaan palveluun. Kuten on todettu, ne ovat yleisemmin osoitus taloudellisesta kyvystä toteuttaa kestäväällä tavalla tällaisia palveluja.

74. Yritykselle ei sitä paitsi voida antaa kilpailuetua suhteessa muihin sellaisiin yrityksiin, jotka maksavat veronsa ja sosiaaliturvamaksunsa asianmukaisesti.

75. Todettakoon tältä osin lisäksi, että kuten Espanjan hallitus korostaa, tällaiset edellytykset eivät ole tuntemattomia yhteisön oikeudessa. Niistä on nimittäin

nimenomaisesti säädetty julkisia hankintoja koskevissa direktiiveissä.<sup>9</sup> Nämä direktiivit koskevat kuitenkin lähtökohtaisesti täsmällisempää suhdetta talouden toimijoiden ja viranomaisten välillä.

76. Sitäkin suuremmalla syyllä olisi näin ollen hyväksyttävä tällaisten edellytysten asettaminen käsiteltävänä olevassa asiassa, jossa on kyse sellaisten julkisten palvelujen tarjoamisesta, jotka on taattava tietyksi ajaksi eikä ainoastaan hetkellisesti.

77. On vielä täsmennettävä, kuten komissiokin tekee, että näitä edellytyksiä on sovellettava ketään syrjimättä.

78. Kuten ensimmäistä kysymystä tarkasteltaessa on todettu, sekä yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytännöstä että yhteisön oikeuden yleisistä periaatteista ilmenee, että yhteisön oikeuteen erottamattomasti kuuluvaan vapauteen kohdistuva rajoitus voidaan hyväksyä vain, jos siitä ei aiheudu syrjintää.

9 — Julkisia tavaranhankintoja koskevien sopimustekomenettelyjen yhteensovittamisesta 14 päivänä kesäkuuta 1993 annettu neuvoston direktiivi 93/36/ETY (EYVL L 199, s. 1), julkisia rakennusurakoita koskevien sopimusten tekomenettelyjen yhteensovittamisesta 14 päivänä kesäkuuta 1993 annettu neuvoston direktiivi 93/37/ETY (EYVL L 199, s. 54) ja julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten tekomenettelyjen yhteensovittamisesta 18 päivänä kesäkuuta 1992 annettu neuvoston direktiivi 92/50/ETY (EYVL L 209, s. 1).

79. Komissio muistuttaa myös asiaan kuuluvasti, että kyseisiä edellytyksiä sovellettiin jo ennen kuninkaallista asetusta nro 1466 muiden säädösten perusteella, ja ne eivät näin ollen muodosta asetuksen säännösten vastaista uutta rajoitusta.

80. Edellä esitetty huomioon ottaen ehdotan, että toiseen ennakkoratkaisukysymykseen vastataan seuraavasti:

”Asetuksen 4 artiklan 2 kohdan kanssa ei ole ristiriidassa se, että ensimmäisessä kysymyksessä tarkoitettun luvan myöntämisen tai voimassa pitämisen edellytykseksi asetetaan se, että palvelujen tarjoaja on maksanut verotukseen tai sosiaaliturvamaksuihin liittyvät velkansa, kunhan tätä edellytystä sovelletaan ketään syrjimättä.”

### Kolmas ennakkoratkaisukysymys

81. Tällä kysymyksellä<sup>10</sup> Tribunal Supremo haluaa selvittää, sallitaanko asetuksessa se, että saman laivalinjan tai -rei-

10 — Kuten useat asianosaiset ja väliintulijat ovat huomauttaneet, kysymys sisältää lyöntivirheen, kun siinä viitataan asetuksen 1 artiklan 3 kohtaan, vaikka siinä toistetaan 2 artiklan 3 kohdan sanamuoto.

tin osalta asetetaan julkisen palvelun velvoitteita ja samanaikaisesti tehdään muiden yritysten kanssa julkista palvelua koskevia sopimuksia. Kansallinen tuomioistuin toteaa, että Espanjassa voidaan toimia näin kuninkaallisen asetuksen nro 1466 nojalla.

82. Pääasian kantajat katsovat, että kysymykseen olisi vastattava kieltävästi. Niiden mukaan viranomaisten toiminnan olisi rajoitettava sen takaamiseen, että kyseiset palvelut suoritetaan tarkoituksenmukaisesti, jatkuvasti ja riittävästi. Yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytännöstä seuraa niiden mukaan, että kyseisten viranomaisten olisi täytettävä nämä kolme tavoitetta siten, että siitä aiheutuu mahdollisimman vähän kustannuksia yhteiskunnalle.

83. Tästä seuraa pääasian kantajien mukaan se, että sellaisiin toimenpiteisiin kuin julkista palvelua koskevan sopimuksen tekemiseen tai julkisen palvelun velvoitteiden asettamiseen voidaan turvautua ainoastaan, jos tarjotut palvelut eivät täytä mainittuja kolmea tavoitetta.

84. Tällaisessa tilanteessa voidaan asettaa julkisen palvelun velvoitteita, jos tarjottujen palvelujen riittämättömyys koskee ainoastaan yhtä mainituista perusteista. Jos sitä vastoin yksikään kyseisistä perusteista ei täyty, on turvauduttava julkista palvelua koskevan sopimuksen tekemiseen.

85. Analir ym. katsovat myös, että jäsenvaltion olisi ristiriitaista soveltaa samaan

liikenteeseen samanaikaisesti sekä sopimusjärjestelmää että julkisen palvelun velvoitteita koskevaa järjestelmää.

86. Sopimuksen olemassaolo merkitsisi pääasian kantajien mukaan myös erityis-oikeuksien myöntämistä ja näin ollen velvollisuutta noudattaa EY:n perustamissopimuksen 90 artiklaa (josta on tullut EY 86 artikla). Jos jäsenvaltio myöntää tietyille yritykselle tällaisia etuja ja asettaa samanaikaisesti julkisen palvelun velvoitteita muille yrityksille, jotka saattavat tarjota samoja palveluja, se toimii suhteettomalla tavalla ja rikkoo EY:n perustamissopimuksen 86 artiklaa (josta on tullut EY 82 artikla), jota on sovellettava yhdessä 90 artiklan kanssa.

87. Poikkeuksen soveltamisedellytykset, jotka mainitaan 2 kohdassa, eivät täyty, koska poikkeuksen soveltaminen edellyttää, että toteutetut toimenpiteet ovat oikeasuhtaisia väitettyyn tavoitteeseen nähden; käsiteltävänä olevassa asiassa näin ei kuitenkaan ole.

88. Analir ym. viittaavat tältä osin tutkimukseen, joka niiden mukaan osoittaa, että saarikabotaasipalvelut ovat riittävät. Niiden mukaan ei näin ollen ole perusteltua koota kaikkia näitä yhteyksiä yhteen yhden julkista palvelua koskevan sopimuksen tekemiseksi.

89. Pääasian kantajat katsovat, että kuninkaallisen asetuksen nro 1466 — jossa hyväksytään mahdollisuus yhdistää julki-

sen palvelun velvoitteiden asettaminen ja julkista palvelua koskevan sopimuksen tekeminen — ainoana tavoitteena on sellaisen Transmed-nimisen yhtiön suojeleminen, joka ei voisi jatkaa toimintaansa ilman julkista tukea.

90. Norjan hallitus, joka kirjallisissa huomautuksissaan puolusti kantaa, jonka mukaan asetuksen 4 artiklan 2 kohdassa mainitut kaksi menettelyä julkisen palvelun takaamiseksi ovat toisensa poissulkevia, muutti kantaansa suullisessa käsittelyssä.

91. Norjan hallitus katsoo lopulta, että kahta menettelyä voidaan soveltaa samanaikaisesti saman laivalinjan tai -reitien osalta, mutta tästä ei saa aiheutua kilpailun sellaista vääristymistä, jota ei syntyisi, jos vain toista menettelyä olisi sovellettu.

92. Ranskan hallituksen näkemys on erillinen. Se erottaa tältä osin toisistaan kaksi tapausta.

93. Ranskan hallitus väittää ensinnäkin, että jäsenvaltiolla on oikeus tehdä julkista palvelua koskeva sopimus sellaisen lii-

kenteen osalta, jolle on jo asetettu julkisen palvelun velvoitteita.

94. Ranskan hallitus toteaa, että voi osoittaa, että huolimatta viranomaisten asettamista julkisen palvelun velvoitteista tarjottu palvelu jää vähäisemmäksi kuin mitä valtio pitää riittävänä. Tällaisessa tilanteessa julkista palvelua koskevan sopimuksen tekeminen voi osoittautua tarpeelliseksi ja suhteellisuusperiaate saattaa edellyttää sitä, että kyseinen sopimus rajataan vain siihen, mikä on tarpeen niiden tarpeiden täyttämiseksi, joista julkisen palvelun avulla ei ole kyetty huolehtimaan.

95. Tällaisessa tilanteessa samalla reitillä olisi samanaikaisesti säännöllisiä laivalinjoja, jotka on katettu julkisen palvelun velvoitteilla, ja toimija, jonka kanssa on tehty julkista palvelua koskeva sopimus, johon sisältyvät samat julkisen palvelun velvoitteet (sekä mahdollisesti muita velvoitteita).

96. Ranskan hallitus toteaa toiseksi, että on myös mahdollista asettaa julkisen palvelun velvoitteita silloin, kun kyseisen reitin osalta on jo tehty julkista palvelua koskeva sopimus. Jos näin ei olisi, sopimuspuolena oleva yritys voisi nimittäin vetäytyä markkinoilta tilanteessa, jossa se kohtaisi kilpailua muiden sellaisten yritysten taholta, joille ei ole asetettu julkisen

palvelun velvoitteita. Näin ollen palvelun riittävyys, joka oletettavasti on taattu sopimuksen tekemisellä, voisi vaarantua.

97. Komission arvio ilmentää Ranskan hallituksen arvioon verrattuna mielenkiintoisia samankaltaisuuksia mutta myös huomattavia painotuseroja.

98. Komissio toteaaakin, ettei mikään periaatteessa estä jäsenvaltiota riittävien palvelujen takaamiseksi päättämästä julkisen palvelun velvoitteiden asettamisesta yleisesti — joko ilmoitusjärjestelmän tai lupajärjestelmän avulla — ja tekemästä julkista palvelua koskevaa sopimusta yhden tai useamman sellaisen laivalinjan osalta, joille kyseisiä velvoitteita on asetettu.

99. Komissio korostaa, että samalla tavalla kuin julkisen palvelun veloitteet on asetettava läpinäkyvästi ja ketään syrjimättä ilman, että harkintavaltaa käytettäisiin, julkista palvelua koskevat sopimukset on tehtävä sellaisen julkisen tarjouspyynnön perusteella, jolla taataan yhdenvertainen kohtelu ja yhdenvertaiset mahdollisuudet kaikille toimijoille.

100. Komissio pitää tarpeellisena myös yhtä lisäedellytystä. Komission mukaan yleisessä järjestelmässä asetettujen julkisen

palvelun velvoitteiden on nimittäin joka tapauksessa oltava teholtaan vähäisempiä kuin ne veloitteet, joita edellytetään julkista palvelua koskevalta sopimukselta, jotta toimijoiden välinen kilpailu ei vääristyisi.

101. Julkisen palvelun velvoitteita koskevan järjestelmän ja julkista palvelua koskevan sopimusjärjestelmän yhtäaikainen olemassaolo takaa komission mukaan näin ollen kaikille toimijoille pääsyn markkinoille ja estää samalla sopimushaltijana olevan yrityksen kilpailijoita aiheuttamasta ensiksi mainitulle yritykselle vahinkoa ottamalla markkinat haltuunsa matkailukauden aikana. Useampien toimijoiden läsnäolo sallii komission mukaan myös sen, että sopimushaltijalle maksetaan pienempiä korvauksia.

102. Komissio korostaa lopuksi sitä, että järjestelmä, joka perustuu samanaikaisiin julkisen palvelun velvoitteisiin ja julkista palvelua koskeviin sopimuksiin, on joka tapauksessa suositeltavampi kuin yksinomaaisia sopimuksia koskeva järjestelmä, jolla markkinat suljetaan useaksi vuodeksi.

103. Espanjan hallitus katsoo puolestaan, että julkista palvelua koskevat sopimukset ja julkisen palvelun veloitteet ovat toisiaan täydentäviä menettelyjä. Mikään ei näin ollen sulje pois niiden päällekkäistä käyttöä, vaikka sopimusmenettelyn pitäisi



kyseisen alan vapauttamispyrkimykset huomioon ottaen säilyä poikkeuksena.

104. Espanjan hallituksen mukaan sopimus tuo viranomaisille suuremman varmuuden julkisen palvelun tarjoamisesta, erityisesti niiltä osin kuin siinä synnytetään vasta-  
vuoroisia oikeuksia ja velvollisuuksia tai annetaan viranomaisille mahdollisuus sisällyttää sopimukseen lausekkeitä, joilla taataan se, että jos sopimus irtisanotaan, palveluja tarjotaan uuden sopimuksen tekemiseen asti.

105. Poikkeuksellisen tärkeiden yhteyksien osalta voi näin ollen olla tarpeen tehdä sopimuksia palvelun jatkuvuuden, säännöllisyyden ja laadun takaamiseksi.

106. Mitä näistä väitteistä olisi ajateltava?

107. Asetuksen 4 artiklan 1 kohta antaa ensi näkemältä aiheen ajatella, että kyse on vaihtoehtoista, koska siinä säädetään, että ”jäsenvaltio voi tehdä sopimuksia julkisesta palvelusta — — *tai*<sup>11</sup> asettaa — — julkisen palvelun velvoitteita — —”. On totta, että ilmaisulla ”tai” saatetaan myös tarkoittaa sitä, että molemmat menettelyt voidaan hyväksyä ja näin ollen asiasta voi jäädä epäselvyyttä.

11 — Kursivointi tässä.

108. Asetuksen 2 artiklassa oleva julkista palvelua koskevan sopimuksen määritelmä ei myöskään anna ehdotonta varmuutta. Säännöksestä nimittäin ilmenee, että tällainen sopimus tehdään ”riittävän julkisen palvelun tarjoamiseksi”. Siitä voidaan lisäksi johtaa, kuten kansallinen tuomioistuinkin tekee, että jos riittävä palvelu varmistetaan sopimuksen tekemisellä, viranomaisten ylimääräinen toiminta, kuten julkisen palvelun velvoitteiden asettaminen, ei enää ole tarpeen ja se on näin ollen asetuksen tarkoituksena olevaan palvelujen tarjoamisen vapautteen kohdistuva rajoitus.

109. Edellä mainittu määritelmä ei kuitenkaan merkitse sitä, että tarjotun palvelun riittävyys seuraisi yksinomaan sopimuksen olemassaolosta. Määritelmä ei mitenkään sellaisenaan sulje pois sitä, että sopimuksella täydennetään julkisen palvelun velvoitteita siten, että käyttämällä kahta menettelyä samanaikaisesti voidaan taata riittävät palvelut.

110. Tätä mahdollisuutta tukee myös asetuksen 2 artiklan 3 kohdassa oleva luettelo, koska siinä todetaan, että sopimukset voivat käsittää myös ”lisäkuljetuspalvelut”. Tästä näkökulmasta sopimus olisi — kuten Ranskan ja Espanjan hallitukset ja komissio erilaisine painotuksineen

toteavat — julkisen palvelun velvoitteisiin nähden ylimääräinen menettely, jonka tarkoituksena on täydentää niitä määräyksiä, jotka ovat velvoitteiden perustana.

111. Saman päättelyn tueksi voidaan myös viitata asetuksen edellä esitettyyn yhdeksänteen perustelukappaleeseen, jonka sanamuoto on seuraava:

”*julkisen palvelun käsitteen*<sup>12</sup> käyttöön-otto, joka tuo tiettyjä oikeuksia ja velvollisuuksia kyseisille laivanvarustajille, voi olla perusteltua, jotta taattaisiin *riittävät* säännölliset liikennepalvelut<sup>13</sup> saarille ja saarilta sekä niiden välillä ja jotta ketään ei syrjittäisi kansalaisuuden tai asuinpaikan perusteella.”

112. Tämän perusteella voidaan päätellä, että lainsäätäjän *tarkoituksena* on silloin, kun se on sallinut turvautumisen julkisen palvelun käsitteeseen, ollut riittävien palvelujen takaaminen, ja että ainoa *edellytys*, jonka se on tältä osin asettanut, koskee sitä, että tällöin ei saa aiheutua syrjintää.

113. Se, että kyse on ainoastaan edellytyksestä, ilmenee nähdäkseni myös 4 artiklan

sanamuodosta. Kyseisen artiklan 1 kohdasta nimittäin ilmenee, että ”kun jäsenvaltio tekee sopimuksia julkisesta palvelusta — —, tämä on tehtävä syrjimättä ketään yhteisön laivanvarustajaa”. Lisäksi saman artiklan 2 kohdan toisessa alakohdassa säädetään, että ”kaikille yhteisön laivanvarustajille on tarvittaessa maksettava korvausta julkisen palvelun velvoitteista”.

114. Katson näin ollen, että julkisen palvelun velvoitteiden soveltaminen samanlaisesti sopimuksen kanssa on mahdollista sillä edellytyksellä, että tästä ei seuraa laivanvarustajien välistä syrjintää eikä niiden välisen kilpailun vääristymistä.

115. Tämä merkitsee ensinnäkin sitä, että alkaen hetkestä, jolloin jäsenvaltio on tehnyt laivanvarustajan kanssa sopimuksen, jolla taataan riittävä palvelu tietyllä reitillä ja joka antaa aihetta taloudelliseen tukeen, julkisen palvelun velvoitteita ei voida enää asettaa samaa laivalinjaa liikennöiville yrityksille.

116. Toisin sanoen ei voida hyväksyä sitä, että julkisen palvelun velvoitteita, jotka koskevat liikenteen jatkuvuutta, säännöllisyyttä, kapasiteettia ja laatua, asetettaisiin kaikille yrityksille, kun taas ainoastaan se

12 — Kursivointi tassa.

13 — Kursivointi tassa.

yritys, jonka kanssa on tehty sopimus, saisi samojen velvoitteiden perusteella rahallisen korvauksen.

117. Ongelma olisi sitä vastoin erilainen, jos yritykselle, jonka kanssa sopimus on tehty, myönnettäisiin korvausta sellaisista palveluista, joita se tarjoaa niiden palveluiden lisäksi, joiden osalta kaikille yrityksille on asetettu julkisen palvelun velvoitteita; esimerkkinä tällaisista lisäpalveluista ovat talvikautena varmistettavat lisäyhteydet.

118. Sellainen sopimus, joka tehdään ainoastaan yhden yrityksen kanssa tiettyjen lisäpalvelujen suorittamiseksi, ei kuitenkaan saa antaa aihetta sellaisiin tukiin, jotka tuottaisivat kyseiselle yritykselle sellaisen taloudellisen edun, jonka perusteella sen olisi mahdollista tarjota palvelunsa hintaan, joka suojaa sitä muiden yritysten kilpailulta (ristiinsubventointi).

119. Kahden menettelyn käyttäminen saman laivayhteyden osalta voidaan näin ollen hyväksyä ainoastaan, jos samat julkisen palvelun velvoitteet asetetaan kaikille yrityksille, mukaan lukien se yritys, jonka kanssa on tehty sopimus, ja jos viimeksi mainittu yritys ottaa lisäksi hoidettavakseen lisätehtäviä, joista sille maksetaan mainittuihin tehtäviin nähden oikeassa suhteessa. Tämä korvaus ei saa johtaa siihen, että kyseiselle yritykselle syntyisi kilpailuetu sen koko toiminnan osalta.

120. Komissio ilmaisee saman ajatuksen toteamalla, että yleisessä järjestelmässä asetettujen julkisen palvelun velvoitteiden on joka tapauksessa oltava teholtaan vähäisempiä kuin julkista palvelua koskevassa sopimuksessa asetettujen velvoitteiden, jotta toimijoiden välinen kilpailu ei vääristyisi. Julkisen palvelun velvoitteet on lisäksi asetettava läpinäkyvästi, ketään syrjimättä ja ilman harkintavallan käyttöä. Julkista palvelua koskevat sopimukset on puolestaan tehtävä julkisen tarjouskilpailun perusteella siten, että taataan yhdenvertainen kohtelu ja yhtäläiset mahdollisuudet kaikille toimijoille.

121. Ehdotan näin ollen, että yhteisöjen tuomioistuin vastaa kolmanteen ennakkoratkaisukysymykseen seuraavasti:

Asetuksen 4 artiklan 1 kohtaa on tulkittava siten, että siinä sallitaan se, että saman laivalinjan tai -reitien osalta asetetaan laivaliikenneyrityksille julkisen palvelun velvoitteita ja samanaikaisesti tehdään muun yrityksen kanssa asetuksen 2 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu julkista palvelua koskeva sopimus edellyttäen, että julkista palvelua koskeva sopimus sisältää lisätehtäviä kaikille yrityksille asetettuihin julkisen palvelun velvoitteisiin nähden, että maksetut korvaukset ovat oikeassa suhteessa näihin tehtäviin nähden ja etteivät ne näin ollen ole omiaan aiheuttamaan kilpailun vääristymistä niiden yritysten vahingoksi, jotka eivät ole tehneet tällaista sopimusta.

## Ratkaisuehdotus

122. Ehdotan, että yhteisöjen tuomioistuim vastaa Tribunal Supremon esittämiin kysymyksiin seuraavasti:

1) Palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteen soveltamisesta meriliikenteeseen jäsenvaltioissa (meriliikenteen kabotaasi) 7 päivänä joulukuuta 1992 annettun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3577/92 1 artiklaa ja 4 artiklan 2 kohtaa on tulkittava siten, että niiden mukaan on sallittua asettaa hallinnollisen ennakkoluvan saaminen edellytykseksi sille, että säännöllistä meriliikennettä harjoittavat yritykset tarjoavat saarikabotaasipalveluja, ainoastaan, jos jäsenvaltio osoittaa, että

— vapaassa kilpailutilanteessa julkista palvelua ei varmistettaisi riittävällä tavalla niillä laivalinjoilla, joita lupa koskee

— sen valvominen, että toimijat täyttävät julkisen palvelun velvoitteet, voidaan varmistaa ainoastaan hallinnollisella ennakkolupajärjestelmällä

— luvan myöntämisen edellytykset ovat määritellyt, ennakoitavissa olevat, läpinäkyvät ja syrjimättömät

— toimijat, jotka täyttävät jäsenvaltion määrittämät julkisen palvelun velvoitteet, saavat luvan automaattisesti.

- 2) Asetuksen N:o 3577/92 4 artiklan 2 kohdan kanssa ei ole ristiriidassa se, että ensimmäisessä kysymyksessä tarkoitettun luvan myöntämisen tai voimassa pitämisen edellytykseksi asetetaan se, että palvelujen tarjoaja on maksanut verotukseen tai sosiaaliturvamaksuihin liittyvät velkansa, kunhan tätä edellytystä sovelletaan ketään syrjimättä.
  
- 3) Asetuksen N:o 3577/92 4 artiklan 1 kohtaa on tulkittava siten, että siinä sallitaan se, että saman laivalinjan tai -reitin osalta asetetaan laivaliikenne-yrityksille julkisen palvelun velvoitteita ja samanaikaisesti tehdään muun yrityksen kanssa asetuksen 2 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu julkista palvelua koskeva sopimus edellyttäen, että julkista palvelua koskeva sopimus sisältää lisätehtäviä kaikille yrityksille asetettuihin julkisen palvelun velvoitteisiin nähden, että maksetut korvaukset ovat oikeassa suhteessa näihin tehtäviin nähden ja etteivät ne näin ollen ole omiaan aiheuttamaan kilpailun vääristymistä niiden yritysten vahingoksi, jotka eivät ole tehneet tällaista sopimusta.