

Direktiivin 2006/126/EY 7 artiklan 5 kohdan d alakohdan mukaan jäsenvaltioiden on käytettävä EU:n ajokorttiverkostoa siitä alkaen, kun verkosto otetaan käyttöön. EU:n ajokorttiverkosto (RESPER) on perustettu, ja sen toiminta käynnistettiin 19.1.2013. Koska Suomi ei ole liittynyt EU:n ajokorttiverkoston (RESPER), verkostossa ei voida tarkistaa täyttyvätkö ajokortin antamisen edellytykset. Muut jäsenvaltiot eivät voi tarkistaa yhdessä Suomen kanssa ajokortin myöntämisen edellytysten täyttymistä eivätkä vaihtaa tietoja Suomen kanssa verkon kautta. Direktiivin 2006/126/EY 15 artiklan mukainen tietojenvaihto ei siten ole mahdollista Suomen kanssa EU:n ajokorttiverkostoa käyttäen.

<sup>(1)</sup> EUVL L 403, s. 18

## Kanne 1.2.2016 – Euroopan komissio v. Saksan liittotasavalta

(Asia C-58/16)

(2016/C 118/16)

Oikeudenkäyntikieli: saksa

### Asianosaiset

Kantaja: Euroopan komissio (asiamiehet: W.Möls ja L. Nicolae)

Vastaaja: Saksan liittotasavalta

### Vaatimukset

- Saksan liittotasavalta ei ole noudattanut satamien turvallisuuden parantamisesta 26.10.2005 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2005/65/EY <sup>(1)</sup> 2 artiklan 3 kohdan ja 6, 7 ja 9 artiklan mukaisia veloitteitaan, koska se ei ole varmistanut kaikissa Nordrhein-Westfalenin satamissa sitä, että määritetään satamien rajat ja hyväksytään turvallisuusarvioinnit, turvallisuussuunnitelmat ja turvapäällikkö.
- Saksan liittotasavalta on veloitettava korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

### Oikeudelliset perusteet ja pääasialliset perustelut

Direktiivin 2005/65/EY 6 artiklan mukaan jäsenvaltioiden on varmistettava, että jokaisessa tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvassa satamassa suoritetaan turvallisuusarviointi, jonka asianomaisen jäsenvaltion on hyväksyttävä. Näiden turvallisuusarviointien täytyy direktiivin liitteen I mukaan sisältää kaikkien sellaisten alueiden määrittäminen, jotka ovat merkityksellisiä satamaturvallisuuden kannalta, muun muassa sataman rajojen.

Direktiivin 2 artiklan 3 kohdan mukaan jäsenvaltioiden on määritettävä kunkin sataman rajat ottaen asianmukaisesti huomioon sataman turvallisuusarviointiin perustuvat tiedot. Saman artiklan 4 kohta koskee sitä tapausta, jossa satamarakenteen rajat kattavat tosiasiallisesti koko sataman asetuksessa (EY) N:o 725/2004 <sup>(2)</sup> tarkoitetulla tavalla.

Vuonna 2013 suoritettua tarkastusta ilmeni, ettei vähintään 11:n Nordrhein-Westfalenissa sijaitsevan sataman, jotka kuuluvat direktiivin 2005/65/EY soveltamisalaan, osalta ole suoritettu turvallisuusarviointia. Myöhemmästä kirjeenvaihdosta käy ilmi, ettei tilanne ole tähän mennessä muuttunut.

Vähintään samassa laajuudessa ei ole myöskään määritetty sataman rajoja, koska niiden määrittäminen perustuu turvallisuusarviointiin, kuten edellä on todettu.

Tämän vuoksi on selvää, ettei Saksa ole soveltanut asianmukaisesti direktiivin 2005/65/EY 2 artiklan 3 kohtaa ja 6 artiklaa.

Direktiivin 2005/65/EY 7 artiklan mukaan jäsenvaltioiden on varmistettava, että jokaisen direktiivin soveltamisalaan kuuluvan sataman osalta laaditaan turvallisuussuunnitelma, jonka asianomaisen jäsenvaltion on hyväksyttävä.

Saksan viranomaiset totesivat 21.8.2013 päivätyssä kirjelmässään, ettei 11:n Nordrhein-Westfalenissa sijaitsevan sataman, jotka kuuluvat direktiivin soveltamisalaan, osalta ole laadittu turvallisuussuunnitelmaa. Myöhemmästä kirjeenvaihdosta käy ilmi, ettei tilanne ole tähän mennessä muuttunut.

Tämän vuoksi on selvää, ettei Saksa ole soveltanut asianmukaisesti direktiivin 2005/65/EY 7 artiklaa.

Direktiivin 2005/65/EY 9 artiklan mukaan jokaiselle direktiivin soveltamisalaan kuuluvalle satamalle on hyväksyttävä sataman turvapäällikkö.

Saksan viranomaiset totesivat 21.8.2013 päivätyssä kirjelmässään, ettei useiden Nordrhein-Westfalenissa sijaitsevien satamien, jotka kuuluvat direktiivin soveltamisalaan, osalta ole hyväksytty tällaista turvapäällikköä. Myöhemmästä kirjeenvaihdosta käy ilmi, ettei tilanne ole tähän mennessä muuttunut.

Tämän vuoksi on selvää, ettei Saksa ole soveltanut asianmukaisesti direktiivin 2005/65/EY 9 artiklaa.

<sup>(1)</sup> EUVL L 310, s. 28.

<sup>(2)</sup> EUVL L 129, s. 6.

**Valitus, jonka Comunidad Autónoma de País Vasco ja IteIazpi, S.A. ovat tehneet 5.2.2016 unionin yleisen tuomioistuimen (viides jaosto) asiassa T-462/13, Comunidad Autónoma de País Vasco e IteIazpi v. komissio, 26.11.2015 antamasta tuomiosta**

(Asia C-66/16 P)

(2016/C 118/17)

Oikeudenkäyntikieli: espanja

**Asianosaiset**

*Valittajat:* Comunidad Autónoma de País Vasco ja IteIazpi, S.A. (edustajat: abogado J. L. Buendía Sierra ja abogado A. Lamadrid de Pablo)

*Muut osapuolet:* Euroopan komissio ja SES Astra

**Vaatimukset**

Valittajat vaativat, että unionin yleinen tuomioistuin

- kumoaa unionin yleisen tuomioistuimen 26.11.2015 antaman tuomion
- ratkaisee lopullisesti kumoamiskanteen ja kumoaa 19.6.2013 annetun komission päätöksen <sup>(1)</sup>
- velvoittaa Euroopan komission korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

**Oikeudelliset perusteet ja pääasialliset perustelut**

Valituksenalaisessa tuomiossa vahvistetaan komission valtioneuvoston päätös, joka koskee Espanjan viranomaisten toteuttamia eri toimenpiteitä sen takaamiseksi, että maanpäällisen verkon digitaalitelevision televisiosignaali voidaan vastaanottaa myös syrjäisillä alueilla, joilla asuu ainoastaan 2,5 prosenttia väestöstä. Päätöksessä katsottiin, että aineelliselta kannalta katsoen kyseessä olevaa palvelua ei tarjota markkinoilla ilman julkisten toimenpiteiden toteuttamista. Siinä todettiin tästä huolimatta, että kyse on yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvästä palvelusta ja väitettiin, että muodolliselta kannalta katsoen viranomaiset eivät olleet määritelleet kyseistä palvelua ”selvästi” eivätkä antaneet sitä kenenkään tehtäväksi. Riidanalaisessa päätöksessä katsottiin myös, ettei viranomaisilla ole oikeutta valita tiettyä teknologiaa, kun ne järjestävät yleistä taloudellista etua koskevaa palvelua.