Oikeustapauskokoelma

JULKISASIAMIEHEN RATKAISUEHDOTUS
ANDREA BIONDI
26 päivänä kesäkuuta 2025 [1]

Asia C-413/24

Vlaams Gewest
vastaan
P&O North Sea Ferries Limited ja
P&O Ferries Limited,
jossa asian käsittelyyn osallistuu
P&O North Sea Ferries Limited

(Ennakkoratkaisupyyntö – ondernemingsrechtbank Gent, afdeling Oostende (Gentin kauppatuomioistuin, Oostenden osasto, Belgia))

Ennakkoratkaisupyyntö – Palvelujen tarjoamisen vapaus – Merikuljetukset – SEUT 56 artikla – Asetus N:o 4055/86 – Henkilöllinen soveltamisala – Navigointiapujärjestelmä – Järjestelmän pakollisesta käytöstä perittävä kiinteämääräinen korvaus – Alusten pituuteen sidottu määrittämisperuste – Kahden saman jäsenvaltion sataman välisten matkojen vapauttaminen korvauksen maksuvelvollisuudesta – Rajoitus – Oikeutus – Yleisen edun mukainen pakottava syy – Navigoinnin turvallisuus satamien vesialueilla – Tarpeellisuusperiaate ja suhteellisuusperiaate – Unionin oikeuden soveltaminen Yhdistyneen kuningaskunnan eroamisen jälkeen – Euroopan unionin ja Yhdistyneen kuningaskunnan välisen kauppa- ja yhteistyösopimuksen 5 ja 191 artikla – Välitöntä oikeusvaikutusta ei ole

I Johdanto

1. Ison-Britannian ja Pohjois-Irlannin yhdistyneen kuningaskunnan eroaminen Euroopan unionista on vaikuttanut kaikkiin taloudellisen toiminnan aloihin, eivätkä Manner-Euroopan ja Yhdistyneen kuningaskunnan välisiä reittejä liikennöivät meriliikenteen harjoittajat ole välttyneet näiltä vaikutuksilta. Nyt käsiteltävässä asiassa ennakkoratkaisupyynnön on esittänyt ondernemingsrechtbank Gent, afdeling Oostende (Gentin kauppatuomioistuin, Oostenden osasto, Belgia), ja sen yhteydessä unionin tuomioistuimella on tilaisuus yhtäältä täydentää merikuljetuspalvelujen tarjoamisen vapautta koskevaa oikeuskäytäntöään ja toisaalta ratkaista, voidaanko tähän vapauteen vedota samoin edellytyksin kuin aiemminkin Yhdistyneen kuningaskunnan eroamisen jälkeen.

[1] Alkuperäinen kieli: ranska.

2. Kun meriliikenteen harjoittajat ohjaavat aluksensa Flanderissa sijaitseviin satamiin, niiden on noudatettava laivaliikenteen ohjauksesta sisääntuloväylillä sekä meripelastus- ja koordinaatiokeskuksen organisaatiosta 16.6.2006 annetussa asetuksessa (decreet betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum,[2] jäljempänä 16.6.2006 annettu asetus) säädettyjä sääntöjä. Mainitun asetuksen 37 §:ssä säädetään, että alusten on maksettava korvaus,[3] jonka määrän Flanderin hallintoalueen hallitus vahvistaa,[4] vesiliikenteen ohjausapujärjestelmään liittyvien palvelujen pakollisen käytön perusteella, jos niiden määräsatama sijaitsee kyseisen järjestelmän toiminta-alueella.[5] Maksuvelvollisuus on jokaisella yli 41 metrin pituisella aluksella, joka saapuu mereltä ja jonka määränpää on Flanderissa sijaitseva satama, joka on yhdistetty vesiliikenteen ohjausapujärjestelmään.[6] Jos vesialus saapuu kyseiselle alueelle saman päivän aikana useamman kuin yhden kerran, korvaus peritään vain kerran.[7] Korvausta ei ole maksettava Flanderissa sijaitsevien satamien välisestä matkasta.[8] On lisättävä, että 16.6.2006 annetussa asetuksessa säädetään nimenomaisesti, ettei korvausta ole maksettava vesialusten ohjaamisesta sisävesillä, alle 41 metriä pitkien alusten[9] tai tiettyjen muiden alusluokkien[10] navigoinnista. Korvauksen kiinteä määrä määritetään asianomaisen aluksen pituuden mukaan.[11]

3. Vlaams Gewest (Flanderin hallintoalue, Belgia) on vuodesta 1996 lähtien laskuttanut P&O North Sea Ferries Limitediä (Belgian sivuliike) (jäljempänä P&O tai pääasian vastaaja)[12] yhtäältä luotsauspalveluista ja toisaalta pakollisesta vesiliikenteen ohjausapujärjestelmän käytöstä. Vaikka P&O on maksanut luotsauspalvelulaskunsa, se on järjestelmällisesti kiistänyt vesiliikenteen ohjausapujärjestelmän käyttöön liittyvät laskut sellaisten matkojen osalta, joiden määrä- tai lähtösatama on ollut Zeebrugge, minkä vuoksi Vlaams Gewestillä on yhteensä yli 13 miljoonan euron suuruinen saatava.

4. Vlaams Gewest nosti kanteen ennakkoratkaisua pyytäneessä tuomioistuimessa ja vaati sitä velvoittamaan P&O:n maksamaan laskunsa, joita se ei ollut maksanut 30.4.1996 jälkeen, korotettuina tarvittaessa lakisääteisillä viivästyskoroilla.[13]

5. P&O väittää ennakkoratkaisua pyytäneessä tuomioistuimessa, että vesiliikenteen ohjausapujärjestelmän käytöstä maksettavalla korvauksella ja velvollisuudella käyttää sillä tuotettuja vesiliikenteen ohjausapupalveluja rajoitetaan kuljetuspalvelujen tarjoamisen vapautta sellaisten kuljetusten osalta, joiden lähtö- tai määräsatama on Zeebrugge, ja ne ovat ristiriidassa

2 Belgisch Staatsblad, 26.10.2006, s. 57703.

3 Unionin tuomioistuimen käytettävissä olevassa asiakirja-aineistossa korvaukseen viitataan myös sanoilla maksu, palkkio (korvausta kuvaili palkkioksi Cour constitutionnelle eli Belgian perustuslakituomioistuin 29.4.2010 antamassaan tuomiossa 44/2010, johon ennakkoratkaisupyynnön 20 kohdassa viitataan) tai vastike. Käytän tässä ratkaisuehdotuksessani sanaa ”korvaus” 16.6.2006 annetun asetuksen 37 bis §:n 1 kohdan 1 alakohdassa käytetyn ilmaisun mukaisesti.

4 16.6.2006 annetun asetuksen 37 §:n 2 momentti.

5 16.6.2006 annetun asetuksen 37 §:n 1 momentti.

6 16.6.2006 annetun asetuksen 37 bis §:n 2 ja 3 momentti.

7 16.6.2006 annetun asetuksen 37 bis §:n 2 momentin toinen kohta.

8 16.6.2006 annetun asetuksen 37 bis §:n 2 momentin kolmas kohta.

9 Ennakkoratkaisupyynnöstä ilmenee, että vähimmäispituudeksi määritettiin 41 metriä vuonna 2023. Vuosina 2008–2023 vähimmäispituus oli 46 metriä.

10 16.6.2006 annetun asetuksen 37 bis §:n 3 momentti. Flanderin hallituksen määrittämistä maksuvelvollisuudesta vapautetuista alusluokista ks. 16.6.2006 annetun asetuksen 37 §:n 1 momentin 1 ja 2 kohta.

11 16.6.2006 annetun asetuksen 37 bis §:n 5 momentin nojalla.

12 P&O on Englannin oikeuden mukaan perustettu yhtiö, joka harjoittaa toimintaa Belgiassa Yhdistyneen kuningaskunnan ja Manner-Euroopan välisen meriliikenteen matkustaja- ja rahtikuljetusten alalla.

13 Pääasian kantajan kanteessa vaaditaan lisäksi P&O:n velvoittamista maksamaan laskunsa, jotka erääntyvät oikeudenkäynnin aikana, tai vähintäänkin lykkäämään asian käsittelyä tältä osin (ennakkoratkaisupyynnön 9 ja 10 kohta).

SEUT 56 artiklan ja palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteen soveltamisesta jäsenvaltioiden väliseen meriliikenteeseen sekä jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden väliseen meriliikenteeseen 22.12.1986 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 4055/86[14] 1 artiklan kanssa. P&O esittää erityisesti, että Flanderissa sijaitsevien satamien välisten matkojen vapauttaminen korvauksen maksuvelvollisuudesta merkitsee kiellettyä syrjintää. Merikuljetuspalvelujen tarjoajille aiheutuvilla kustannuksilla ei myöskään ole todellisuudessa minkäänlaista yhteyttä vesiliikenteen ohjausapujärjestelmään liittyvien palvelujen tosiasialliseen käyttöön. Tältä kannalta katsottuna kansallinen säännöstö merkitsee myös merikuljetuspalvelujen tarjoamisen vapauden oikeudetonta rajoitusta.[15]

6. Vlaams Gewest väittää, että unionin oikeudessa sallitaan palvelujen tarjoamisen vapauden oikeutetut rajoitukset, kuten jo yhteisöjen tuomioistuin totesi,[16] ja että Flanderissa sijaitsevien satamien välillä liikennöivät alukset on vapautettu korvauksen maksuvelvollisuudesta tarkoituksessa välttää maksun toistuminen.[17]Vlaams Gewestin mukaan vesiliikenteen ohjausapupalvelut kattavat lähinnä navigoinnin turvallisuuden ja sujuvuuden, Schelden tutkien hallinnoinnin ja käyttämisen, mikä on välttämätöntä navigoinnin hallinnoimiseksi ja valvomiseksi kyseisellä alueella, tietojen ja varusteiden tarjoamisen etäluotsauspalveluja varten, Alankomaiden kanssa yhteisen merihallinnon toteuttamisen, jotta kyseisen alueen meriliikenne olisi turvallista ja sujuvaa, meripelastus- ja hinausoperaatioiden tuen ja koordinoinnin sekä Vlaams Gewestin ja Flanderin satamakapteenipalvelujen välisten sopimusten hallinnoinnin ja seurannan.

7. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin pohtii, onko kyseinen vapautus luonteeltaan syrjivä tai palvelujen tarjoamisen vapautta rajoittava. Se toteaa lisäksi, että vaikka Flanderissa sijaitsevien satamien navigointiolosuhteet satamaan saavuttaessa ovat olennaisesti erilaisia, Flanderissa peritään kuitenkin kiinteämääräinen maksu, jonka suuruus vaihtelee vain vesialuksen pituuden mukaan. Tällaisen hinnoittelun soveltamisen vuoksi tulee esiin kysymys siitä, voidaanko mahdollista palvelujen tarjoamisen vapauden rajoitusta, joka perustuisi siihen, että vesiliikenteen ohjausapujärjestelmän käytön perusteella perittävä korvaus määritetään yksinomaan vesialuksen pituuden mukaan, pitää objektiivisesti oikeutettuna.

8. P&O väittää ennakkoratkaisua pyytäneessä tuomioistuimessa lisäksi, että Euroopan unionin ja Euroopan atomienergiayhteisön sekä Ison-Britannian ja Pohjois-Irlannin yhdistyneen kuningaskunnan välisen kauppa- ja yhteistyösopimuksen (jäljempänä kauppa- ja yhteistyösopimus)[18] 191 artiklan[19] nojalla P&O voi edelleenkin vedota niiden laskujen osalta,

[14] EYVL 1986, L 378, s. 1; asetusta on muutettu neuvoston 4.12.1990 annetulla asetuksella (ETY) N:o 3573/90 (EYVL 1990, L 353, s. 16). Asetuksen 1 artiklan 1 kohdassa säädetään, että ”vapaus tarjota jäsenvaltioiden välisiä merikuljetuspalveluja sekä jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välisiä meriliikenteen alan palveluja koskee niitä jäsenvaltioiden kansalaisia, jotka ovat muusta jäsenvaltiosta kuin se, jolle palvelut on tarkoitettu”. Kyseisen artiklan 3 kohdassa säädetään, että ”[ETY] 55–58 ja [ETY] 62 artiklaa sovelletaan asioihin, joista tässä asetuksessa säädetään”.

[15] P&O esittää muun muassa, että kahden Flanderissa sijaitsevan sataman välillä liikennöivät vesialukset voivat reitistään riippuen saada vesiliikenteen ohjausapupalveluja selvästi pidemmällä reittiosuudella kuin mereltä tulevat laivat. Antwerpenin (Belgia) satamaan navigoiminen edellyttää lisäksi aktiivisempaa avustusta muun muassa, koska kyseisellä satamalla on enemmän käyttäjiä ja sen vesiväylät ovat kapeita. Jonkin Flanderissa sijaitsevan sataman ja Antwerpenin sataman välillä liikennöivillä vesialuksilla ei kuitenkaan ole velvollisuutta suorittaa maksua vastaanottamiensa palvelujen rahoittamiseksi. Näin ollen kyseisten palvelujen kustannukset jäävät niiden meriliikenteen harjoittajien kannettavaksi, jotka ovat velvollisia maksamaan korvauksen.

[16] Vlaams Gewest viittaa tässä yhteydessä 13.6.2002 annettuun tuomioon Sea-Land Service ja Nedlloyd Lijnen (C-430/99 ja C-431/99, EU:C:2002:364).

[17] Esimerkiksi siinä tapauksessa, että maksu perittäisiin aluksen saavuttua mereltä Flanderissa sijaitsevaan satamaan ja tämän jälkeen jälleen kyseisen aluksen saapuessa ensin mainitusta satamasta toiseen Flanderissa sijaitsevaan satamaan.

[18] EUVL 2021, L 149, s. 10.

[19] Kyseisen artiklan sanamuoto esitetään tämän ratkaisuehdotuksen 51 alaviitteessä.

jotka laadittiin Yhdistyneen kuningaskunnan erottua unionista, siihen, että Flanderin hallintoalueen säännöstö on ristiriidassa unionin oikeudessa taatun palvelujen tarjoamisen vapauden kanssa, ja pääasian kantaja kiistää tämän tulkinnan.

II Ennakkoratkaisukysymykset ja asian käsittely unionin tuomioistuimessa

9. Tässä tilanteessa ondernemingsrechtbank Gent, afdeling Oostende päätti lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimen kirjaamoon 13.6.2024 saapuneella välipäätöksellään unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

”1) Onko vesiliikenteen ohjauspalvelujärjestelmää koskeva säännöstö ja siihen liittyvä aluksen pituuden mukaan määräytyvä kiinteämääräinen maksu, jota sovelletaan Flanderin satamiin suuntautuvaan, toisessa jäsenvaltiossa sijaitsevasta satamasta tulevaan meriliikenteeseen mutta jota ei sovelleta Flanderin satamien väliseen liikenteeseen, joka on vapautettu maksusta, palvelujen tarjoamisen vapauden rajoitus – – asetuksessa – – N:o 4055/86 tarkoitetussa merkityksessä, kun kyseistä asetusta luetaan yhdessä [SEUT] 56 artiklan kanssa[?]

2) Seuraako siitä, että keskenään olennaisesti erilaisiin satamiin pääsyyn sovelletaan pelkästään aluksen pituuden perusteella määräytyvää yhtenäistä vesiliikenteen ohjauspalvelutariffia, että vesiliikenteen ohjauspalvelumaksu on SEUT 56 artiklassa ja – – asetuksessa [N:o 4055/86] tarkoitetun palvelujen tarjoamisen vapauden vastainen, koska siinä ei oteta huomioon muita satamaan johtavalle reitille ominaisia tärkeitä tekijöitä, kuten aluksen vesiliikenteen ohjauspalvelualueella kulkemaa matkaa, avomeren ja sataman välistä etäisyyttä sekä sataman kompleksisuutta ja ominaispiirteitä?

3) Onko [kauppa- ja yhteistyösopimuksen] 191 artiklaa tulkittava siten, että Ison-Britannian ja Pohjois-Irlannin yhdistyneeseen kuningaskuntaan sijoittautuneet palveluntarjoajat voivat vedota unionin oikeuteen myös Euroopan unionista eroamisen jälkeen ja että [ensimmäiseen ja toiseen kysymykseen] on vastattava samalla tavalla sekä ennen Ison-Britannian ja Pohjois-Irlannin yhdistyneen kuningaskunnan eroamista että sen jälkeen?”

10. Kirjallisia huomautuksia ovat esittäneet Vlaams Gewest, P&O ja Euroopan komissio.

III Asian tarkastelu

A Ensimmäinen ja toinen ennakkoratkaisukysymys

11. Aluksi muistutan, että perussopimuksen palvelujen tarjoamisen vapautta koskevat määräykset on saatettu täysimääräisesti merikuljetuksen alalla sovellettaviksi ETY 84 artiklan 2 kohdan, luettuna yhdessä ETY 61 artiklan kanssa,[20] mukaisesti asetuksella N:o 4055/86, jossa säädetään toimenpiteistä kyseisen perusvapauden täytäntöön panemiseksi merikuljetusten alalla. Asetuksen N:o 4055/86 1 artiklan 3 kohdasta ja 8 artiklasta nimittäin ilmenee, että perussopimuksen palvelujen tarjoamisen vapautta koskevia määräyksiä sovelletaan kyseisen asetuksen nojalla sen soveltamisalalla.[21] Kun asetuksessa N:o 4055/86 on tällainen nimenomainen viittaus

[20] Nykyään tässä järjestyksessä SEUT 100 ja SEUT 58 artikla.

[21] Ks. tuomio 13.6.2002, Sea-Land Service ja Nedlloyd Lijnen (C-430/99 ja C-431/99, EU:C:2002:364, 30 ja 31 kohta).

perussopimuksen palvelujen tarjoamisen vapautta koskeviin määräyksiin, on siis niin, että kansallisen toimenpiteen, jota sovelletaan merikuljetuspalveluihin, on oltava unionin tuomioistuimen sen klassisen oikeuskäytännön mukaista, joka koskee kaikenlaisen kansalaisuuteen perustuvan syrjinnän ja kaikkien oikeudettomien rajoitusten poistamista. [22]

12. Kyseisestä oikeuskäytännöstä ilmenee, että palvelujen tarjoamisen vapauden nojalla – jonka täytäntöön panemiseksi asetus N:o 4055/86 annettiin – on kiellettyä paitsi kaikenlainen toiseen jäsenvaltioon sijoittautuneen palveluntarjoajan kansalaisuuteen perustuva syrjintä myös kaikenlainen palvelujen tarjoamisen vapauden rajoittaminen, jos se on omiaan estämään, vaikeuttamaan tai tekemään vähemmän houkuttelevaksi toiseen jäsenvaltioon sijoittautuneen palveluntarjoajan toiminnan, kun kyseinen palveluntarjoaja tarjoaa laillisesti samankaltaisia palveluja kyseisessä toisessa jäsenvaltiossa, vaikka rajoitusta sovellettaisiin erotuksetta kansallisiin ja muiden jäsenvaltioiden palveluntarjoajiin. [23]

13. Siten palvelujen tarjoamisen vapaus on esteenä kaikkien sellaisten kansallisten säännösten soveltamiselle, joiden vuoksi palvelujen tarjoaminen jäsenvaltioiden välillä on vaikeampaa kuin niiden tarjoaminen pelkästään jäsenvaltion sisällä, jollei näitä säännöksiä voida oikeuttaa yleistä etua koskevalla pakottavalla syyllä, jolloin edellytyksenä on myös, että niissä säädetyt toimenpiteet ovat välttämättömiä ja oikeasuhteisia. [24]

14. Kahdella ensimmäisellä ennakkoratkaisukysymyksellään ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin pyytää unionin tuomioistuinta ottamaan kantaa kansallisen säännöstön kahteen eri piirteeseen. Näin ollen käsittelen aluksi kyseisessä säännöstössä säädettyä Flanderissa sijaitsevien satamien väliseen liikenteeseen sovellettavaa vapautusta, minkä jälkeen analysoin kysymystä, joka koskee sitä, että koko Flanderin alueella sovelletaan samanlaista hinnoittelua ja korvauksen suuruus määräytyy ainoastaan vesialuksen pituuden mukaan.

1. Kahden Flanderissa sijaitsevan sataman väliseen liikenteeseen sovellettu vapautus

15. Unionin tuomioistuin on jo todennut, että satamien navigointiapupalvelujen hinnoitteleminen siten, että vesikabotaasiliikenteeseen – joka oli varattu vain kansallisen lipun alla purjehtiville vesialuksille – hyväksyttyjä vesialuksia kohdeltiin muita suotuisammin, merkitsi talouden toimijoiden kansalaisuuteen perustuvaa välillistä syrjintää, koska kansallisen lipun alla purjehtivilla vesialuksilla liikennöivät yleensä kansalliset talouden toimijat. Suotuisammin kohdeltu ryhmä muodostui nähtävästi lähinnä kansallisista talouden toimijoista. [25]

16. Kun kansallisessa säännöstössä säädetään nimenomaisesti, että kahden Flanderissa sijaitsevan sataman välillä liikennöivät vesialukset vapautetaan vesiliikenteen ohjausapujärjestelmän käyttämiseen perustuvan korvauksen maksamisesta, siinä käyttöön otettu peruste, jonka mukaan määräytyy, onko vesialus vapautettava maksuvelvollisuudesta, on reitin *sisäinen* luonne.

[22] Ks. tuomio 13.6.2002, Sea-Land Service ja Nedlloyd Lijnen (C-430/99 ja C-431/99, EU:C:2002:364, 32 kohta).

[23] Ks. vastaavasti tuomio 18.6.1998, Corsica Ferries France (C-266/96, EU:C:1998:306, 56 kohta) ja tuomio 13.6.2002, Sea-Land Service ja Nedlloyd Lijnen (C-430/99 ja C-431/99, EU:C:2002:364, 32 kohta).

[24] Ks. tuomio 13.6.2002, Sea-Land Service ja Nedlloyd Lijnen (C-430/99 ja C-431/99, EU:C:2002:364, 39 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen) ja tuomio 14.11.2002, Geha Naftiliaki ym. (C-435/00, EU:C:2002:661, 20 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

[25] Ks. tuomio 17.5.1994, Corsica Ferries (C-18/93, EU:C:1994:195, 32–34 kohta).

17. Kuten ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin on asian kiteyttänyt, Zeebruggen ja Antwerpenin välillä suuntaan tai toiseen kulkeva merialus vapautetaan korvauksen maksuvelvollisuudesta siten, että tälle alukselle suoritetaan avustuspalveluja ilmaiseksi, kun taas toisen jäsenvaltion satamasta tulevalle vesialukselle suoritettuina samoista ohjausapupalveluista laskutetaan.

18. On ilmeistä, että Flanderissa sijaitsevan sataman ja muussa jäsenvaltiossa sijaitsevan sataman välisiin kuljetuspalveluihin sovelletaan epäsuotuisampaa laskutuspolitiikkaa kuin kuljetuksiin kahden Flanderissa sijaitsevan sataman välillä,[26] ja siten P&O:n kaltaisia toimijoita, jotka liikennöivät reittejä, joiden määrä- tai lähtösatama sijaitsee Flanderissa, mutta jotka eivät ilmeisesti liikennöi reittejä Flanderissa sijaitsevien satamien välillä, kohdellaan epäsuotuisammin. Vaikka pääasiassa kyseessä olevassa kansallisessa säännöstössä ei varata kyseisen liikenteen liikennöintiä kansallisen lipun alla purjehtiville vesialuksille (kuten oli tuomion Corsica Ferries[27] taustalla olleessa asiassa) tai kansallisten toimijoiden liikennöimille vesialuksille, voidaan perustellusti olettaa, että kyseisiä sisäisiä vesireittejä käyttävät eniten nimenomaan Belgiaan sijoittautuneet talouden toimijat.

19. Vlaams Gewest on esittänyt ennakkoratkaisua pyytäneessä tuomioistuimessa, ettei Flanderissa sijaitsevien satamien välillä liikennöiviä vesialuksia koskeva vapautus vaikuta kielteisesti vesialuksiin, jotka saapuvat Flanderissa sijaitsevaan satamaan toisesta jäsenvaltiosta, koska ne eivät toimi samoilla markkinoilla. On kuitenkin niin, että ainakin osa Flanderissa sijaitsevien satamien välillä liikennöivistä vesialuksista toimii samoilla markkinoilla kuin mereltä saapuvat tai merelle suuntaavat vesialukset, joilla liikennöidään unionin sisäisiä reittejä, kuten P&O toteaa.

20. Vlaams Gewest väittää lisäksi, että kaikki mereltä saapuvat vesialukset, jotka ohjataan Flanderissa sijaitsevaan satamaan, maksavat saamistaan ohjausapupalveluista. Samaa apua on kuitenkin annettava myös silloin, kun kyse on kahden Flanderissa sijaitsevan sataman välisestä reitistä, joten maksuvelvollisuudesta vapautetut alukset hyötyvät kyseisistä palveluista.[28] Näin ollen on mielestäni vaikea yhtyä Vlaams Gewestin näkemykseen, jonka mukaan vapautus perustuu objektiivisiin ja vesialusten alkuperästä tai määränpäästä riippumattomiin perusteisiin.[29]

21. Vlaams Gewest väittää vielä, että kyseisen vapautuksen tarkoituksena on todellisuudessa tietyntyyppisen vesiliikenteen rajaaminen korvauksen maksuvelvollisuuden soveltamisalan ulkopuolelle.[30] On totta, että yhteisöjen tuomioistuin katsoi tuomiossaan Sea-Land Service ja Nedlloyd Lijnen,[31] että vapautuksen, jota sovelletaan siihen vesiliikenteeseen nähden erilliseen vesiliikenteen tyyppiin, jonka osalta maksuja peritään, voidaan katsoa soveltuvan yhteen

[26] Vastaavasti ks. tuomio 5.10.1994, komissio v. Ranska (C-381/93, EU:C:1994:370, 22 kohta). P&O korostaa perustellusti sitä, että palvelujen tarjoamisen vapauteen puuttuminen on aina, jopa vähäisenä, kiellettyä (ks. tuomio 13.12.1989, Corsica Ferries (France), C-49/89, EU:C:1989:649, 8 kohta).

[27] Tuomio 17.5.1994 (C-18/93, EU:C:1994:195).

[28] Kyseisen vapautuksen olemassaolo on juuri se syy, miksi Vlaams Gewest ei voi perustaa tulkintaansa 17.2.2005 annettuun tuomioon Viacom Outdoor (C-134/03, EU:C:2005:94), toisin kuin se väittää.

[29] Vlaams Gewestin kirjallisten huomautustensa 36 kohdassa esittämistä luvuista totean ainoastaan, että kyseiset luvut koskevat vain vuotta 2013. Kyseisenä vuonna Flanderissa sijaitsevien satamien välillä tehtiin 1295 matkaa. Kyseisistä matkoista 628 – eli vähän yli 40 prosenttia Flanderissa sijaitsevien satamien välisestä liikenteestä – purjehdittiin Belgian lipun alla. Vesialusten matkoista 385 purjehdittiin yksinomaan kahden Flanderissa sijaitsevan sataman välillä ja näistä matkoista 373 (eli lähes 97 prosenttia) oli Belgian lipun alla purjehtineiden vesialusten matkoja. Tiedoista ei ilmene niiden meriliikenteen harjoittajien sijoittautumisvaltioita, joiden vesialukset purjehtivat Belgian lipun alla.

[30] Vlaams Gewest antaa nimittäin ymmärtää, että suurin osa liikennöinnistä kahden Flanderissa sijaitsevan sataman välillä suoritetaan ainoastaan sisävesikäyttöön tarkoitetuilla vesialuksilla.

[31] Tuomio 13.6.2002 (C-430/99 ja C-431/99, EU:C:2002:364, 33, 34 ja 36 kohta).

palvelujen tarjoamisen vapauden kanssa, kunhan kyse on eri palveluista. Muistutan kuitenkin, että nyt käsiteltävässä asiassa 16.6.2006 annetun asetuksen 37 bis §:ssä ei tehdä erottelua vesiliikenteen tyypin mukaan. Näin ollen nyt käsiteltävää asiaa ei mielestäni voida laajemmin rinnastaa mainitussa tuomiossa kyseessä olleeseen tilanteeseen. [32]

22. Jos 16.6.2006 annetun asetuksen 37 bis §:n tarkoituksena on todellisuudessa vapauttaa vesialukset, jotka eivät unionin oikeuden mukaan kuulu alusliikennettä koskevan seuranta- ja tietojärjestelmän soveltamisalaan, [33] kuten Vlaams Gewest niin ikään väittää, on jälleen todettava, että tämä argumentti perustuu nähtävästi pikemminkin vapautuksen käyttöön ottamisen syyn määrittämiseen jälkikäteen kuin kyseisen pykälän sanamuodosta ilmenevään perusteeseen vapautuksen myöntämiselle.

23. On ennen kaikkea niin, että kun otetaan huomioon tämän ratkaisuehdotuksen 6 kohdassa mainittu ohjausapujärjestelmän tarkoitus, ennakkoratkaisupyynnössä ei todeta sellaisia objektiivisia eroja jäsenvaltioiden välisen liikenteen ja sisäisen liikenteen välillä, joilla voitaisiin selittää sisäisen liikenteen vapauttaminen korvauksen maksuvelvollisuudesta. [34]

24. Ehdotan siis, että unionin tuomioistuin toteaa, että koska pääasiassa kyseessä olevan säännöstön nojalla Flanderissa sijaitsevaan satamaan saapuvien vesialusten on maksettava korvaus, josta kahden Flanderissa sijaitsevan sataman välillä liikennöivät vesialukset ovat kuitenkin vapautettuja, se on omiaan vaikeuttamaan tai tekemään vähemmän houkuttelevaksi toiseen jäsenvaltioon sijoittautuneen palveluntarjoajan, joka tarjoaa samankaltaisia palveluja mainitussa toisessa jäsenvaltiossa, toiminnan, ja sitä on pidettävä kyseisten palvelujen vapaan liikkumisen rajoituksena. [35]

25. Tällainen rajoitus voidaan hyväksyä ainoastaan SEUT 51 ja SEUT 52 artiklassa, joita sovelletaan SEUT 62 artiklan nojalla myös palvelujen tarjoamisen vapauteen, nimenomaisesti määrätyistä yleiseen järjestykseen, yleiseen turvallisuuteen ja kansanterveyteen liittyvistä syistä, tai oikeuttaa unionin tuomioistuimen vahvistamilla yleistä etua koskevilla pakottavilla syillä. [36]

26. Nyt käsiteltävässä asiassa ei ole esitetty tällaista syytä, koska Vlaams Gewest esittää nimenomaan kyseisen vapautuksen oikeutusperusteena ainoastaan, [37] että Flanderissa sijaitsevien satamien välisen liikenteen vapauttamisella maksuvelvollisuudesta pyritään välttämään se, että vesialukset, jotka ovat jo saapuneet mereltä Flanderissa sijaitsevaan satamaan, joutuisivat maksamaan korvauksen vesiliikenteen ohjausapujärjestelmän käyttämisestä useampia kertoja.

27. Koska nyt käsiteltävässä asiassa ei ole esitetty pätevää oikeutusperustetta, on todettava, että kyse on kielletystä rajoituksesta.

[32] Ks. etenkin pääasiassa kyseessä olevan tilanteen vertailukohtana kyseisen tuomion 44 kohta.

[33] Alusliikennettä koskevan yhteisön seuranta- ja tietojärjestelmän perustamisesta sekä neuvoston asetuksen 93/75/ETY kumoamisesta 27.6.2002 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2002/59/EY (EYVL 2002, L 208, s. 10).

[34] Ks. analogisesti tuomio 13.6.2002, Sea-Land Service ja Nedlloyd Lijnen (C-430/99 ja C-431/99, EU:C:2002:364, 37 kohta).

[35] Ks. analogisesti tuomio 13.6.2002, Sea-Land Service ja Nedlloyd Lijnen (C-430/99 ja C-431/99, EU:C:2002:364, 38 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

[36] Ks. yhtenä esimerkkinä runsaasta oikeuskäytännöstä tuomio 6.5.2021, Analisi G. Caracciolo (C-142/20, EU:C:2021:368, 48 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

[37] Vlaams Gewest esittää ensimmäisen ennakkoratkaisukysymyksen perusteella esittämänsä vastauksen yhteydessä useita argumentteja, jotka koskevat vesiliikenteen ohjausapujärjestelmään liittyvien palvelujen perusteella perityn korvauksen mahdollista oikeutusta ja jotka perustuvat lähinnä tarpeeseen varmistaa meriliikenteen turvallisuuden korkea taso. Etenkin Vlaams Gewestin kirjallisten huomautusten 49 kohdasta ilmenee kuitenkin, että kyseisillä argumenteilla pyritään todellisuudessa oikeuttamaan vesialusten pituuteen sidottu määrittämisperuste, josta on kyse toisessa unionin tuomioistuimelle esitetyssä ennakkoratkaisukysymyksessä.

2. Samanlaisen, ainoastaan vesialusten pituuteen sidotun hinnoittelun soveltaminen

28. Ainoastaan vähintään 41 metrin pituisten vesialusten, jotka saapuvat toisten jäsenvaltioiden satamista Flanderissa sijaitseviin satamiin tai jotka poistuvat Flanderissa sijaitsevasta satamasta matkalla toisessa jäsenvaltiossa sijaitsevaan satamaan, on maksettava kiinteämääräinen korvaus vesiliikenteen ohjausapujärjestelmän käyttämisestä 16.6.2006 annetun asetuksen nojalla.

29. Tarkastelen nyt Flanderin hallintoalueen säännöstön näitä kahta piirrettä asetuksen N:o 4055/86 1 artiklan valossa. [38]

30. Muistutan, että tuomiossaan Sea-Land Service ja Nedlloyd Lijnen yhteisöjen tuomioistuin käsitteli vesialusten ohjausapujärjestelmää, jossa perittiin maksu avomerialuksilta, jotka olivat yli 41 metriä pitkiä ja joiden oli pakko osallistua kyseiseen järjestelmään, vaikka muut vesialukset, kuten sisävesiliikenteessä käytetyt alukset, olivat vapautettuja siitä. [39] Yhteisöjen tuomioistuin katsoi, että tällaisen maksun maksaminen oli omiaan vaikeuttamaan tai tekemään vähemmän houkuttelevaksi kyseisten palvelujen tarjoamisen ja sitä oli pidettävä palvelujen vapaan liikkumisen rajoituksena. Kun otetaan huomioon, että yhteisöjen tuomioistuimen tarkasteltavana ollut kansallinen säännöstö oli hyvin samankaltainen kuin nyt käsiteltävässä asiassa kyseessä oleva säännöstö, unionin tuomioistuimen pitänee katsoa myös tässä asiassa, että kyse on tällaisesta rajoituksesta.

31. Unionin tuomioistuimen pitänee niin ikään suoraviivaisen hyväksyttävinä syitä, joihin on vedottu kyseisen rajoituksen oikeutuksena. Näin on siksi, että vesialusten ohjausapujärjestelmän avulla vesialuksille voidaan antaa alusten turvallisen ohjaamisen edellyttämiä neuvoja ja tietoja ilmoittamalla etenkin sellaisista esteistä tai muusta liikenteestä, jotka eivät aina ole nähtävissä, ja antamalla muitakin merkityksellisiä tietoja. Ennakkoratkaisupyynnöstä ilmenee, että järjestelmän tarkoituksena on antaa vesialusten ohjaamoon kaikki tarvittavat ohjeet ja täydelliset tiedot asianmukaisimman, turvallisimman ja vapaimman satamaan tai satamasta vievän reitin määrittämiseksi. [40] Kuten Vlaams Gewest esittää, järjestelmällä on kiistatta osansa turvallisuuteen liittyvän yleisen edun vaalimisessa ja unionin tuomioistuin on jo todennut, että satamien vesialueiden turvallisuuden varmistaminen on tavoitteena yleisen edun mukainen pakottava syy. [41]

32. Jotta kansallinen säännöstö olisi oikeutettu, sen on kuitenkin sovelluttava sillä tavoitellun päämäärän toteutumisen takaamiseen eikä siinä saada ylittää sitä, mikä on tarpeen kyseisen päämäärän saavuttamiseksi. [42]

33. Säännöstön tarpeellisuutta on tuskin syytä epäillä. Analogisesti tuomiossa Sea-Land Service ja Nedlloyd Lijnen [43] esitetylle on katsottava, että vesiliikenteen ohjausapujärjestelmä on meriliikenteen palvelu, joka on välttämätön rannikkovesien ja satamien vesialueiden yleisen

[38] Mielestäni ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin voi antaa ratkaisun siinä vireillä olevassa asiassa jo pelkästään sen vastauksen perusteella, jota ehdotan annettavaksi ensimmäiseen kysymykseen, koska on riittävää todeta, että unionin oikeus on esteenä yhdelle kolmesta Flanderin hallintoalueen säännöstön piirteestä, jotka unionin tuomioistuimen tarkasteltavaksi on saatettu (se, että Flanderissa sijaitsevien satamien välinen liikenne on vapautettu korvauksen maksuvelvollisuudesta, korvauksen henkilöllinen soveltamisala ja korvauksen kiinteämääräisyys).

[39] Ks. tuomio 13.6.2002, Sea-Land Service ja Nedlloyd Lijnen (C-430/99 ja C-431/99, EU:C:2002:364, 24 kohta).

[40] Ks. ennakkoratkaisupyynnön 17 kohta.

[41] Ks. tuomio 17.3.2011, Naftiliaki Etaireia Thasou et Amaltheia I Naftiki Etaireia (C-128/10 ja C-129/10, EU:C:2011:163, 45 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen). Vaikka tämä tavoite on välttämättä osa 13.6.2002 annetussa tuomiossa Sea-Land Service ja Nedlloyd Lijnen (C-430/99 ja C-431/99, EU:C:2002:364) yhteisöjen tuomioistuimen perustamissopimuksesta suoraan johtamaa yleisen turvallisuuden suojelemista koskevaa syytä, se on mielestäni tarkempi yleisen edun mukainen pakottava syy (ks. tuomion 41 kohta).

[42] Ks. tuomio 13.6.2002, Sea-Land Service ja Nedlloyd Lijnen (C-430/99 ja C-431/99, EU:C:2002:364, 39 kohta).

[43] Tuomio 13.6.2002 (C-430/99 ja C-431/99, EU:C:2002:364).

turvallisuuden ylläpitämiseksi, ja että korvaus, jonka maksuvelvollisuus on yli 41 metrin pituisilla avomerialuksilla kyseisen palvelun käyttäjinä, edistää osaltaan kyseisten vesialueiden yleiseen turvallisuuteen liittyvää yleistä etua.

34. Sitä vastoin katson, ettei korvauksen maksuvelvollisuuden määrittämisperusteen (joka on siis vesialuksen pituus) ja säännöstöllä tavoitellun päämäärän yhteys ole ilmeinen, ja tämän vuoksi herää epäilys, ettei pääasiassa kyseessä oleva säännöstö ole oikeasuhteinen.

35. Ensinnäkin ymmärrän hyvin, että kaikkein pisimpien vesialusten liikennöinnistä aiheutuu useita ongelmia ja niiden liikkuminen edellyttää erityisen huomion kiinnittämistä niiden reittien suunnitteluun ja kaikkien turvallisen navigoinnin edellytysten täyttymiseen. Turvallisuusriskit, joita alusten navigoinnista aiheutuu, vaikuttavat olevan suhteessa asianomaisten vesialusten kokoon. On kuitenkin niin, ettei yksi yli 41-metrinen vesialus välttämättä aiheuta suurempaa vaaraa liikenteessä kuin kaksi 20-metristä vesialusta. Ei ole poissuljettua, että on tilanteita, joissa pienemmät vesialukset vaarantavat todellisuudessa liikenneturvallisuuden aivan yhtä lailla kuin se, että sataman vesialueella on yli 41 metriä pitkä vesialus. Voidaan siis kysyä, missä määrin sataman vesialueiden turvallisuus ei edellyttäisi nimenomaan sitä, että liikenteestä, joka liittyy juuri näihin pienempiin vesialuksiin, ilmoitetaan aluksille, joilla on velvollisuus maksaa kyseinen korvaus.

36. Muistutan, että yhteisöjen tuomioistuin katsoi jo tuomiossaan Sea-Land Service ja Nedlloyd Lijnen, että kansallista säännöstöä, jonka nojalla peritään maksu avomerialuksilta, joiden pituus on yli 41 metriä, on pidettävä oikeasuhteisena ”siltä osin kuin näille aluksille suoritetun palvelun aiheuttama kustannus ja kyseisen maksun määrä korreloivat todellisuudessa keskenään”, mutta näin ei olisi, jos ”maksun määrään sisältyisi *muistakin alusluokista kuin yli 41 metrin pituisista valtamerialuksista, kuten esimerkiksi sisävesialuksista, aiheutuneita kustannustekijöitä*”.[44]

37. Pääasian kantaja ei esitä mitään konkreettista seikkaa, jonka perusteella se voisi väittää, että näin on, eikä se selitä, miksi pienempien vesialusten liikenteen avustamiseen liittyviä väistämättömiä kustannuksia ei laskuteta kyseisiltä vesialuksilta.

38. Toiseksi on todettava, että P&O tukeutuu osittain julkisasiamies Alberin ratkaisuehdotukseen Sea-Land Service ja Nedlloyd Lijnen[45] ja esittää, että jotta hinnoittelu olisi oikeasuhteista, siinä olisi otettava huomioon myös kunkin sataman osalta erilaiset objektiiviset navigointivaikeudet.

39. Olen itse asiassa sitä mieltä, että vaikka ohjausapujärjestelmään liittyvän hinnoittelun yhteydessä voidaan ottaa huomioon vesialuksen pituus, siinä on niin ikään otettava huomioon tekijöitä, jotka vaikuttavat olevan välittömämmässä yhteydessä järjestelmän turvallisuuteen liittyvään päämäärään ja joilla voidaan osoittaa konkreettinen yhteys tosiasiallisesti suoritetun palvelun ja palvelun vastaanottajan objektiivisen tarpeen[46] käyttää ohjausapujärjestelmää[47] välillä. Näin ollen hinnoittelu, joka vaihtelisi asianomaisen sataman ja satamaan navigoimiseen ja telakoitumiseen objektiivisesti liittyvien vaikeuksien mukaan, vastaisi varmaan paremmin kyseistä päämäärää. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin on itsekin todennut, että navigoinnin vaikeudessa on merkittäviä alueellisia eroja, tuomalla esiin, että Antwerpenin satamaan ja

[44] Tuomio 13.6.2002, Sea-Land Service ja Nedlloyd Lijnen (C-430/99 ja C-431/99, EU:C:2002:364, 43 kohta). Kursiivi tässä. Yhteisöjen tuomioistuin toisti ajatuksen korrelaatiosta myöhemmässä oikeuskäytännössään (ks. tuomio 14.11.2002, Geha Naftiliaki ym., C-435/00, EU:C:2002:661, 26 kohta).

[45] C-430/99 ja C-431/99 (EU:C:2001:464). P&O tukeutuu etenkin kyseisen ratkaisuehdotuksen 123 ja 130 kohtaan.

[46] Kun otetaan huomioon järjestelmään liittyvä yleinen etu, tällainen objektiivinen tarve voidaan olettaa, ja näin ollen on hylättävä P&O:n argumentti, jonka mukaan sillä ei ole tarvetta annetulle avulle.

[47] Koska tällainen objektiivinen tarve on olemassa, ohjausapujärjestelmään osallistumisen pakollisuutta ei voida pitää kyseenalaisena.

Zeebruggen satamaan saapuminen on luonteeltaan ja monimutkaisuudeltaan olennaisesti erilaista, sillä Zeebruggen satamaan on helppo saapua avomereltä, kun taas Antwerpenin satamaan saapuminen edellyttää Schelden läntisen estuaarin varovaista ylittämistä.[48] Nämä erot eivät kuitenkaan näy hinnoittelujärjestelmässä.

40. Edellä esitetystä seuraa, että jotta palvelujen tarjoamisen vapauden rajoitus, joka muodostuu kiinteämääräisen maksun perimisestä vesiliikenteen ohjausapujärjestelmän pakollisen käyttämisen perusteella ainoastaan yli 41 metriä pitkiltä aluksilta, on oikeassa suhteessa sillä tavoiteltuun päämäärään, sen on perustuttava todelliseen yhteyteen perityn korvauksen määrän ja annetun avustuksen objektiivisen tarpeen välillä. Tätä tarpeellisuutta on arvioitava yhtäältä määrittämällä, mitä erityisiä vaaroja kyseisistä vesialuksista aiheutuu navigoinnin turvallisuudelle, ja toisaalta ottamalla huomioon konkreettiset vaikeudet, joita liittyy tietyssä määrä- tai lähtösatamassa navigoimiseen kyseisen sataman erityispiirteiden vuoksi. On ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen tehtävä varmistua siitä, että kansallisessa säännöstössä säädetyn korvauksen rakenne täyttää nämä edellytykset.

B Kolmas ennakkoratkaisukysymys

41. P&O:n mukaan kauppa- ja yhteistyösopimuksen 191 artiklasta seuraa,[49] ettei Yhdistyneestä kuningaskunnasta unionin alueen satamaan saapuvaa meriliikennettä tule kohdella epäsuotuisammin kuin jäsenvaltioiden välistä meriliikennettä. P&O katsoo, että kyseisessä määräyksessä vahvistetaan palvelujen tarjoamisen vapaus, jota sovelletaan yhä Yhdistyneen kuningaskunnan unionista eroamisen jälkeenkin ja jonka vuoksi ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen tulee soveltaa asetusta N:o 4055/86 myös niiden laskujen osalta, jotka koskevat kyseisen eron jälkeistä aikaa.

42. Vlaams Gewest puolestaan kiistää tämän tulkinnan ja väittää, että Yhdistyneeseen kuningaskuntaan sijoittautuneet palveluntarjoajat eivät enää voi vedota unionin oikeuteen samalla tavalla kuin ennen mainittua eroa.

43. Muistutan aluksi, että Ison-Britannian ja Pohjois-Irlannin yhdistyneen kuningaskunnan eroamisesta Euroopan unionista ja Euroopan atomienergiayhteisöstä tehty sopimus (jäljempänä erosopimus)[50] tuli voimaan 1.2.2020 ja että siinä määrättiin 31.12.2020 saakka kestäneestä

[48] Ks. ennakkoratkaisupyynnön 46 ja 50 kohta. On myös mielenkiintoista huomata, että ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin toteaa ennakkoratkaisupyyntönsä 18 kohdassa, että korvaus peritään Zeebruggeen saapuvalta merialukselta, koska vesiliikenteen ohjausapujärjestelmän toiminta-alue kattaa lyhyen vesikaistaleen Zeebruggen sataman ulkopuolella.

[49] ”Velvollisuudet
1. Rajoittamatta poikkeavien toimenpiteiden tai muiden 133 ja 139 artiklassa tarkoitettujen toimenpiteiden soveltamista kumpikin osapuoli panee täytäntöön periaatteen, jonka mukaan kansainvälisille meriliikennemarkkinoille ja meriliikenteeseen on rajoittamaton pääsy kaupallisin ehdoin ja syrjimättömästi,
a) myöntämällä toisen osapuolen lipun alla purjehtiville tai toisen osapuolen palveluntarjoajien liikennöimille aluksille yhtä edullisen kohtelun kuin omille aluksilleen muun muassa seuraavien osalta:
i) satamiin pääsy;
ii) satamainfrastruktuurin käyttö;
iii) meriliikenteen liitännäispalvelujen käyttö – –;
b) antamalla toisen osapuolen kansainvälisten meriliikennepalvelujen tarjoajien saataville ehdoin ja edellytyksin, jotka ovat sekä kohtuullisia että syrjimättömiä ja vähintään yhtä edullisia kuin ne, joita sovelletaan sen omiin palveluntarjoajiin tai aluksiin tai kolmannen maan aluksiin tai palveluntarjoajiin (mukaan lukien maksut sekä tarjottavan palvelun määrittely ja laatu), seuraavat satamapalvelut: luotsaaminen, hinaus ja vetoapu, – – satamakapteenipalvelut – – ja alusten käytön kannalta tärkeät maissa sijaitsevat [palvelut, mukaan lukien] viestintä[palvelut] – –”.

[50] EUVL 2020, L 29, s. 7.

siirtymäkaudesta, jonka aikana Yhdistynyttä kuningaskuntaa oli kohdeltava jäsenvaltiona,[51] ja näin ollen unionin ja kyseisen jatkossa entisen jäsenvaltion suhteisiin sovellettiin unionin oikeutta,[52] ellei toisin ollut määrätty. Siirtymäkaudelle oli näin ollen leimallista unionin säännöstön merkittävän osan soveltamisen jatkaminen epävarmuuden vähentämiseksi ja mahdollisuuksien mukaan niiden häiriöiden minimoimiseksi, jotka johtuvat siitä, että perussopimuksia lakataan soveltamasta eroavaan jäsenvaltioon sinä päivänä, jona ero tulee voimaan.[53]

44. Siirtymäkauden päätyttyä Yhdistyneen kuningaskunnan ja unionin välisissä suhteissa sovelletaan kauppa- ja yhteistyösopimusta.

45. Kauppa- ja yhteistyösopimuksen 191 artiklan 1 kohdan a alakohdassa vahvistetaan yhdenvertaisen kohtelun periaate muun muassa satamiin pääsyn, satamainfrastruktuurin käytön, meriliikenteen liitännäispalvelujen käytön, laituripaikkojen sekä lastausta ja purkamista varten osoitettavien tilojen ja välineiden osalta, niistä johtuvat maksut[54] mukaan lukien. Sopimuksen osapuolet ovat sitoutuneet myös poistamaan kaikki yksipuoliset toimenpiteet tai hallinnolliset esteet, jotka voisivat rajoittaa peitellysti kansainvälisten meriliikennepalvelujen vapaata tarjoamista tai vaikuttaa niihin syrjivästi.[55]

46. Toisin kuin P&O väittää, kyseisessä artiklassa ei määrätä SEUT 56 artiklan sanamuodon mukaisen palvelujen tarjoamisen vapauden soveltamisesta unionin ja Yhdistyneen kuningaskunnan välisissä suhteissa, sellaisina kuin ne on jouduttu uudelleen määrittämään.

47. On kuitenkin otettava huomioon kauppa- ja yhteistyösopimuksen 191 artiklan erityinen normatiivinen asiayhteys.

48. Vaikka kauppa- ja yhteistyösopimuksen tarkoituksena on luoda perusta sopimuksen osapuolten väliselle ”laaja-alaiselle suhteelle vaurauden ja hyvän naapuruuden alueella, jolle ovat ominaisia läheiset ja rauhanomaiset suhteet, jotka perustuvat yhteistyöhön osapuolten itsemääräämisoikeutta ja suvereniteettia kunnioittaen,”[56] unionin ja Yhdistyneen kuningaskunnan väliset suhteet ovat siirtymäkauden päättymisen jälkeen kuuluneet kiistatta, ellei yksittäisissä määräyksissä toisin määrätä, kansainvälisen soveltamisalaan. Kauppa- ja yhteistyösopimusta on tulkittava aina kansainvälisen oikeuden sääntöjen ja etenkin 23.5.1969 tehdyn valtiosopimusoikeutta koskevan Wienin yleissopimuksen[57] mukaan. Kauppa- ja yhteistyösopimuksen 4 artiklan 2 kohdan mukaan ”tällä sopimuksella – – ei luoda velvoitteita tulkita niiden määräyksiä kummankaan osapuolen kansallisen lainsäädännön mukaisesti”. Sen 5 artiklan 1 kohdan mukaan poikkeustapauksia[58] lukuun ottamatta ”minkään tässä sopimuksessa

51 Ks. erosopimuksen kahdeksas perustelukappale sekä 126 ja 127 artikla. Ks. myös tuomio 4.10.2024, Mirin (C-4/23, EU:C:2024:845, 43 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

52 Ks. erosopimuksen 127 artiklan 1 kohta.

53 Tuomio 16.11.2021, Governor of Cloverhill Prison ym. (C-479/21 PPU, EU:C:2021:929, 51 kohta).

54 Kauppa- ja yhteistyösopimuksen 151 artiklan 1 kohdassa määrätyin edellytyksin.

55 Kauppa- ja yhteistyösopimuksen 191 artiklan 2 kohdan c alakohta.

56 Ks. kauppa- ja yhteistyösopimuksen 1 artikla.

57 Yhdistyneiden kansakuntien sopimuskokoelma, nide 1155, s. 331. Ks. kauppa- ja yhteistyösopimuksen 4 artiklan 1 kohta.

58 Tässä artiklassa annetaan välitön oikeusvaikutus säännöille, jotka ovat sosiaaliturvan yhteensovittamisesta tehdyssä pöytäkirjassa tai kyseisen sopimuksen kolmannessa osassa, jonka otsikko on ”Lainvalvonta- ja oikeusyhteistyö rikosasioissa” ja johon 191 artikla ei kuulu. Kauppa- ja yhteistyösopimuksessa vastaavasti suljetaan pois se, että osapuoli säätäisi mahdollisuudesta nostaa kanne toista osapuolta vastaan sillä perusteella, että se on rikkonut kauppa- ja yhteistyösopimusta (ks. 5 artiklan 2 kohta). Välittömän oikeusvaikutuksen sulkemisesta pois, ellei kauppa- ja yhteistyösopimuksessa siitä nimenomaisesti määrätä, ks. myös julkisasiamies Szpunarin ratkaisuehdotus Alchaster (C-202/24, EU:C:2024:559, 56 kohta).

– – ei voida tulkita luovan henkilöille muita oikeuksia tai velvollisuuksia kuin osapuolten välillä kansainvälisen julkisoikeuden mukaisesti luodut oikeudet ja velvollisuudet eikä sallivan sitä, että tähän sopimukseen – – vedotaan suoraan osapuolten kansallisissa oikeusjärjestelmissä”.

49. Kauppa- ja yhteistyösopimus on näin ollen kansainvälinen sopimus, joka sitoo unionin toimielimiä ja jäsenvaltioita [59] ja jonka määräykset ovat erottamaton osa unionin oikeutta, [60] ja ne sijoittuvat unionin oikeusjärjestyksessä johdetun oikeuden ja primaarioikeuden väliin. [61] Unionin ja kolmansien valtioiden välillä tehdyn sopimuksen määräysten oikeusvaikutuksia ei siis voida määritellä ottamatta huomioon kyseisten määräysten kansainvälistä alkuperää. [62] Unionin toimielimet, joilla on toimivalta neuvotella ja tehdä kansainvälinen sopimus, voivat sopia asianomaisten kolmansien valtioiden kanssa niistä vaikutuksista, joita sopimusmääräyksillä on sopimuspuolten kansallisissa oikeusjärjestyksissä. Ainoastaan silloin, kun tätä kysymystä ei ole käsitelty sopimuksessa, on toimivaltaisten tuomioistuinten ja erityisesti unionin tuomioistuimen tehtävänä päättää tästä kysymyksestä samalla tavoin kuin kaikista muistakin tulkintakysymyksistä, jotka koskevat sopimuksen soveltamista unionissa. [63]

50. Kauppa- ja yhteistyösopimuksen tapauksessa tätä kysymystä on käsitelty sopimuksessa. Sopimuksessa määrätään nimenomaisesti ja yksiselitteisesti, ettei minkään sen määräyksen – kauppa- ja yhteistyösopimuksessa nimenomaisesti määrättyjä poikkeuksia lukuun ottamatta – voida tulkita ”luovan henkilöille muita oikeuksia tai velvollisuuksia kuin osapuolten välillä kansainvälisen julkisoikeuden mukaisesti luodut oikeudet ja velvollisuudet eikä sallivan sitä, että tähän sopimukseen – – vedotaan suoraan osapuolten kansallisissa oikeusjärjestelmissä”. [64]

51. Kun P&O väittää, että se voi vedota kauppa- ja yhteistyösopimuksen 191 artiklan nojalla palvelujen tarjoamisen vapauden mahdolliseen loukkaamiseen sen jälkeenkin, kun Yhdistynyt kuningaskunta erosi unionista, eli kun kyseisen valtion, joka on nykyään kolmas valtio [65] eikä jäsenvaltio, ja unionin välisistä oikeussuhteista on tullut kansainvälisoikeudellisia, se pyrkii antamaan kauppa- ja yhteistyösopimukselle vaikutuksia, joita sillä ei ole. [66]

52. Lainaan julkisasiamies Botia, joka totesi, että sopimuksen osapuolten nimenomainen tahto oli, ettei sopimuksella, josta unionin tuomioistuimelta oli tuolloin pyydetty lausuntoa, olisi välittömiä oikeusvaikutuksia, ja jatkoi, että ”unionin tuomioistuimet tai jäsenvaltioiden tuomioistuimet eivät

[59] Ks. SEUT 216 artiklan 2 kohta.

[60] Ks. mm. tuomio 30.4.1974, Haegeman (181/73, EU:C:1974:41, 5 kohta) ja tuomio 21.1.2025, Conti 11. Container Schiffahrt II (C-188/23, EU:C:2025:26, 44 kohta).

[61] Ks. tuomio 10.1.2006, IATA ja ELFAA (C-344/04, EU:C:2006:10, 35 kohta).

[62] Tuomio 13.1.2015, neuvosto ja komissio v. Stichting Natuur en Milieu ja Pesticide Action Network Europe (C-404/12 P ja C-405/12 P, EU:C:2015:5, 45 kohta).

[63] Ks. tuomio 21.12.2011, Air Transport Association of America ym. (C-366/10, EU:C:2011:864, 49 kohta). Lisäksi sen jälkeen, kun on todettu, että unionin johdetun oikeuden tointa voidaan tulkita kansainvälisen sopimuksen mukaisesti, ei ole tarpeen arvioida sitä, ovatko kyseisen sopimuksen luonne ja rakenne esteenä sille, että unionin tuomioistuin voi tutkia unionin oikeuden toimen pätevyyden kyseisen sopimuksen kannalta, tai sitä, ovatko kyseisen sopimuksen määräykset, joihin vedotaan tämän pätevyyden tutkimiseksi, sisällöltään ehdottomia ja riittävän täsmällisiä (tuomio 21.1.2025, Conti 11. Container Schiffahrt II, C-188/23, EU:C:2025:26, 44 kohta).

[64] Kauppa- ja yhteistyösopimuksen 5 artiklan 1 kohta.

[65] Ks. tuomio 4.10.2024, Mirin (C-4/23, EU:C:2024:845, 43 kohta).

[66] Totean tästä, että jo yhteisöjen tuomioistuin katsoi, että vaikka oletettaisiin, että Rio de Janeirossa 5.6.1992 allekirjoitetun biodiversiteettisopimuksen määräyksiltä puuttuu välitön oikeusvaikutus siinä mielessä, ettei kyseisillä määräyksillä luoda oikeuksia, joihin yksityiset voivat suoraan vedota tuomioistuimissa, tämä seikka ei estä tuomioistuimia tutkimasta, onko niitä velvollisuuksia noudatettu, joita yhteisöllä on tämän sopimuksen sopimuspuolena (tuomio 9.10.2001, Alankomaat v. parlamentti ja neuvosto, C-377/98, EU:C:2001:523, 54 kohta). Kauppa- ja yhteistyösopimuksessa puolestaan nimenomaisesti määrätään, ettei sillä ole välitöntä oikeusvaikutusta. Se voidaan siten ymmärtää sopimukseksi, joka perustuu tiukasti vastavuoroisuuden ja keskinäisten etujen periaatteeseen (ks. analogisesti tuomio 9.10.2001, Alankomaat v. parlamentti ja neuvosto, C-377/98, EU:C:2001:523, 53 kohta). Pääasiassa ei muutenkaan ole tullut esiin minkäänlaista kysymystä sopimuksen pätevyydestä.

näin ollen voi soveltaa suoraan kyseistä sopimusta käsittelemissään oikeusriidoissa. Kyse on siis kahdesta rinnakkaisesta oikeusjärjestelmästä, joiden keskinäisvaikutuksia on rajoitettu vapaaehtoisesti”. [67]

53. Kauppa- ja yhteistyösopimuksen 191 artiklan tulkintaa ei ole tarpeen pohtia tämän enempää, vaan on riittävää todeta, että unionin oikeuden soveltaminen unionin ja Yhdistyneen kuningaskunnan välisissä suhteissa lakkasi sinä päivänä, jona kauppa- ja yhteistyösopimusta ryhdyttiin soveltamaan. Edellä mainituista syistä P&O ei voi vedota suoraan unionin oikeuteen [68] eikä kauppa- ja yhteistyösopimukseen.

54. Tämän jälkeen on todettava yleisemmin, etteivät yksityiset voi vedota kauppa- ja yhteistyösopimuksen määräyksiin kansallisissa tuomioistuimissa, ellei sopimuksessa nimenomaisesti toisin määrätä. Jäsenvaltion oikeuden ja kauppa- ja yhteistyösopimuksen välinen ristiriita on ratkaistava kauppa- ja yhteistyösopimuksen oman riidanratkaisumekanismin avulla.

55. Pohdin kuitenkin, missä määrin kysymys unionin tekemien sopimusten oikeusvaikutuksista unionin oikeusjärjestyksessä voidaan todellakin jättää kokonaisuudessaan sopimuspuolten ja erityisesti unionin toimielinten päätäntävaltaan. Vaikka on hyväksyttävä sopimuksen osapuolten tahto rajoittaa kauppa- ja yhteistyösopimuksen vaikutuksia niiden välisissä suhteissa ja kunnioitettava sitä, ei voida sivuuttaa sitä, että kauppa- ja yhteistyösopimus on ollut osa unionin oikeusjärjestystä sen voimaan tulemisesta alkaen ja että sillä on kyseisessä oikeusjärjestyksessä selkeästi määritelty asema, kuten jo aiemmin tässä ratkaisuehdotuksessa toin esiin. [69] Unionin tuomioistuin on viitannut nimenomaan kauppa- ja yhteistyösopimukseen ja todennut, että SEUT 217 artiklassa myönnetään unionille toimivalta varmistaa kolmansia valtioita kohtaan olevien sitoumusten noudattaminen kaikilla EUT-sopimuksen kattamilla aloilla. [70] Kauppa- ja yhteistyösopimuksen 191 artikla ilmentää nimenomaan sitoumusta luoda kansainvälisen meriliikenteen palvelujen alalle vapaa kilpailuympäristö. Tällainen sitoumus kuvastuu myös SEUT 91 artiklan määräyksissä, kun siinä määrätään unionin liikennepolitiikan täytäntöönpanemiseksi sellaisten yhteisten sääntöjen antamisesta, ”joita sovelletaan kansainväliseen liikenteeseen

[67] Ks. julkisasiamies Botin ratkaisuehdotus lausunto 1/17 (CETA EU–Kanada) (EU:C:2019:72, 63 kohta). Myöhemmin ratkaisuehdotuksensa 91 kohdassa julkisasiamies selitti, että ”käytännössä kaikissa unionin viime aikoina tekemissä vapaakauppasopimuksissa sopimusten välitön oikeusvaikutus suljetaan nimenomaisesti pois. Kyseisten sopimusten välitön oikeusvaikutus suljetaan pois lähinnä siksi, että voidaan varmistaa todellinen vastavuoroisuus sopimuspuolten välillä yhteisen kauppapolitiikan tavoitteiden mukaisesti”.

[68] Asetuksen N:o 4055/86 1 artiklan 1 kohdassa yhteisönsisäisiä suhteita koskeva palvelujen tarjoamisen vapaus ulotetaan koskemaan jäsenvaltion ja kolmannen valtion suhteita (ks. tuomio 14.11.2002, Geha Naftiliaki ym. (C-435/00, EU:C:2002:661, 21 kohta ja tuomio 11.1.2007, komissio v. Kreikka (C-269/05, EU:C:2007:17, 22 kohta). Yhteisöjen tuomioistuin katsoi, että merikuljetuspalveluihin jäsenvaltion ja kolmannen valtion satamien välillä ei voida ilman objektiivista oikeutusta soveltaa tiukempia edellytyksiä kuin niitä, joita sovelletaan vastaaviin palvelusuorituksiin jäsenvaltion sataman ja toisen kyseisessä jäsenvaltiossa sijaitsevan sataman tai toisen jäsenvaltion sataman välillä (ks. tuomio 14.11.2002, Geha Naftiliaki ym., C-435/00, EU:C:2002:661, 22 kohta). Asetuksen N:o 4055/86 1 artiklan 2 kohdassa säädetään myös, että kyseisen asetuksen säännökset koskevat myös niitä jäsenvaltioiden kansalaisia, jotka ovat sijoittautuneet yhteisön ulkopuolelle, sekä niitä meriliikenteen harjoittajia, jotka ovat sijoittautuneet yhteisön ulkopuolelle mutta joissa jäsenvaltion kansalaisilla on määräysvalta, jos näiden kansalaisten tai varustamojen alukset on rekisteröity jäsenvaltiossa. Ennakkoratkaisupyynnön mukaan vastaaja on ”Englannin oikeuden mukaan perustettu yhtiö P&O North Sea Ferries Limited (Belgian Branch)”. Asiakirja-aineistosta ilmenee, että sen kotipaikka on Dover (Yhdistynyt kuningaskunta). Komission toimittamien tietojen mukaan Englannin oikeuden mukaan perustetun yhtiön belgialainen sivuliike ei ole erillinen oikeushenkilö, mutta sillä on yritysnumero Belgiassa (ks. komission kirjallisten huomautusten 10 kohta). On ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen tehtävä varmistua siitä, ettei pääasian vastaaja tosiasiallisesti enää kuulu asetuksen N:o 4055/86 henkilölliseen soveltamisalaan sen jälkeen, kun Yhdistynyt kuningaskunta erosi unionista.

[69] Ks. tämän ratkaisuehdotuksen 49 kohta.

[70] Ks. tuomio 16.11.2021, Governor of Cloverhill Prison ym. (C-479/21 PPU, EU:C:2021:929, 57 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen). Sana ”sitoumukset” on käännetty tuomion englanninkielisessä versiossa ”commitments” ja italiankielisessä versiossa ”impegni”.

jäsenvaltion alueelle tai sen alueelta taikka yhden tai useamman jäsenvaltion alueen kautta”,[71] ja sellaisten edellytysten vahvistamisesta, ”joilla muut kuin jäsenvaltiossa asuvat liikenteenharjoittajat saavat harjoittaa liikennettä siellä”.[72]

56. Vaikuttaa siis siltä, että yhtäältä perussopimuksen määräykset, kansainvälisten sitoumusten välitön sisällyttäminen unionin oikeusjärjestykseen ja niiden asema siinä ja toisaalta se, että Euroopan unionin neuvosto käyttää kansainvälisissä neuvotteluissa yhä useammin määräyksiä, joilla suljetaan pois unionia sitovien sopimusten välitön oikeusvaikutus, ovat tietyllä tavalla jännitteisessä suhteessa.

57. Siitä, että kauppa- ja yhteistyösopimuksesta on tullut osa unionin oikeusjärjestystä ja se on siis yhteisöllistynyt, seuraa kuitenkin, ettei kauppa- ja yhteistyösopimuksen 5 artiklan kaltainen määräys voi olla esteenä sille, että kyseisellä sopimuksella on oikeusvaikutuksia unionin oikeusjärjestyksessä. Loppujen lopuksihan unionin valtiosääntöoikeudellisen rakenteen säilyttäminen edellyttää tätä, sillä unioni on myös selvästi sitoutunut noudattamaan kansainvälistä oikeutta ja myötävaikuttamaan vapaaseen ja oikeudenmukaiseen kauppaan.[73]

58. Unionin tuomioistuin on todennut kansainväliseen oikeuteen perustuneiden sääntöjen osalta, joilla ei ollut välittömän oikeusvaikutuksen edellyttämiä ominaisuuksia, että vaikka johdetun oikeuden pätevyyttä ei voida kyseenalaistaa tällaisten määräysten perusteella, sitä on tulkittava mahdollisimman pitkälti niiden mukaisesti.[74]

59. Vielä on todettava, ettei pääasiassa ole enää johdettua oikeutta, jota olisi tulkittava kauppa- ja yhteistyösopimuksen mukaisesti, koska asetuksen N:o 4055/86 soveltaminen sen osapuoliin lakkasi 31.12.2020. Se, ettei asetusta N:o 4055/86 enää sovelleta P&O:n ja Belgian viranomaisten välisissä suhteissa kyseisen päivämäärän jälkeen, ei kuitenkaan mielestäni vaikuta ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen mahdollisuuteen tulkita kansallista oikeuttaan mahdollisimman pitkälti kauppa- ja yhteistyösopimuksen 191 artiklan mukaisesti.[75]

IV Ratkaisuehdotus

60. Kaiken edellä esitetyn perusteella ehdotan, että unionin tuomioistuin vastaa ondernemingsrechtbank Gent, afdeling Oostenden esittämiin ennakkoratkaisukysymyksiin seuraavasti:

1) Palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteen soveltamisesta jäsenvaltioiden väliseen meriliikenteeseen sekä jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden väliseen meriliikenteeseen 22.12.1986 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 4055/86 1 artiklaa, luettuna yhdessä SEUT 56 artiklan kanssa,

   on tulkittava siten, että

[71] SEUT 91 artiklan 1 kohdan a alakohta.

[72] SEUT 91 artiklan 1 kohdan b alakohta.

[73] Ks. SEU 3 artiklan 5 kohta.

[74] Ks. tuomio 18.3.2014, Z. (C-363/12, EU:C:2014:159, 91 kohta) ja tuomio 27.2.2024, EUIPO v. The KaiKai Company Jaeger Wichmann (C-382/21 P, EU:C:2024:172, 68–70 kohta).

[75] Ks. kansallisten tuomioistuinten velvollisuuksista tilanteessa, jossa direktiivin säännöksellä ei ole välitöntä oikeusvaikutusta, tuomio 18.1.2022, Thelen Technopark Berlin (C-261/20, EU:C:2022:33, 33 kohta).

– se on esteenä säännöstölle, jonka nojalla yli 41 metriä pitkien vesialusten, jotka saapuvat jäsenvaltion tietyn alueen satamista tai poistuvat niistä, on maksettava korvaus ohjausapujärjestelmän pakollisesta käytöstä, vaikka kahden kyseisellä alueella sijaitsevan sataman välillä liikkuvat vesialukset on vapautettu tällaisesta maksuvelvollisuudesta, ja

– jotta palvelujen tarjoamisen vapauden rajoitus, joka muodostuu kiinteämääräisen maksun perimisestä vesiliikenteen ohjausapujärjestelmän pakollisen käyttämisen perusteella ainoastaan yli 41 metriä pitkiltä aluksilta, on oikeassa suhteessa sillä tavoiteltuun päämäärään, sen on perustuttava todelliseen yhteyteen perityn korvauksen määrän ja annetun avustuksen objektiivisen tarpeen välillä. Tätä tarpeellisuutta on arvioitava yhtäältä määrittämällä, mitä erityisiä vaaroja kyseisistä vesialuksista aiheutuu navigoinnin turvallisuudelle, ja toisaalta ottamalla huomioon konkreettiset vaikeudet, joita liittyy tietyssä määrä- tai lähtösatamassa navigoimiseen kyseisen sataman erityispiirteiden vuoksi. On ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen tehtävä varmistua siitä, että kansallisessa säännöstössä säädetyn korvauksen rakenne täyttää nämä edellytykset.

2) Ison-Britannian ja Pohjois-Irlannin yhdistyneen kuningaskunnan eroamisesta Euroopan unionista ja Euroopan atomienergiayhteisöstä tehdyn sopimuksen 127 artiklaa ja Euroopan unionin ja Euroopan atomienergiayhteisön sekä Ison-Britannian ja Pohjois-Irlannin yhdistyneen kuningaskunnan välisen kauppa- ja yhteistyösopimuksen 5 ja 191 artiklaa

on tulkittava siten, että

Yhdistyneen kuningaskunnan Euroopan unionista eroamisen jälkeen britannialaiset merikuljetuspalvelujen tarjoajat eivät enää voi vedota jäsenvaltioiden kansallisissa tuomioistuimissa asetukseen N:o 4055/86 sellaisten tosiseikkojen tai oikeudellisten tilanteiden osalta, jotka ovat syntyneet 31.12.2020 jälkeen. Kansallisen tuomioistuimen on tulkittava kansallista lainsäädäntöä mahdollisimman pitkälti kyseisen kauppa- ja yhteistyösopimuksen 191 artiklan mukaisesti.