



Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (kolmas koda)

27. märts 2014*

Merevedu — Määrus (EMÜ) nr 3577/92 — Mõiste „merekabotaaž” — Matketeenused — Matke mööda Veneetsia laguuni, Itaalia territoriaalmerd ja Po jõge — Väljumine ja saabumine samast sadamast

Kohtuasjas C-17/13,

mille ese on ELTL artikli 267 alusel Consiglio di Stato (Itaalia) 20. novembri 2012. aasta otsusega esitatud eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse 14. jaanuaril 2013, menetluses

Alpina River Cruises GmbH,

Nicko Tours GmbH

versus

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Capitaneria di Porto di Chioggia,

EUROOPA KOHUS (kolmas koda),

koosseisus: koja president M. Ilešič (ettekandja), kohtunikud C. G. Fernlund, A. Ó Caoimh, C. Toader ja E. Jarašiūnas,

kohtujurist: P. Cruz Villalón,

kohtusekretär: ametnik A. Impellizzeri,

arvestades kirjalikus menetluses ja 24. oktoobri 2013. aasta kohtuistungil esitatut,

arvestades seisukohti, mille esitasid:

— Alpina River Cruises GmbH ja Nicko Tours GmbH, esindajad: *avvocato* A. Clarizia, *avvocato* A. Veronese ja *avvocato* R. Longanesi Cattani,

— Itaalia valitsus, esindaja: G. Palmieri, keda abistas *avvocato dello Stato* M. Salvatorelli,

— Euroopa Komisjon, esindajad: G. Conte ja L. Nicolae,

olles 19. detsembri 2013. aasta kohtuistungil ära kuulanud kohtujuristi ettepaneku,

on teinud järgmise

* Kohtumenetluse keel: itaalia.

otsuse

- 1 Eelotsusetaotlus puudutab seda, kuidas tõlgendada nõukogu 7. detsembri 1992. aasta määrust (EMÜ) nr 3577/92 teenuste osutamise vabaduse põhimõtte kohaldamise kohta merevedudel liikmesriikides (merekabotaaž) (EÜT L 364, lk 7; ELT eriväljaanne 06/02, lk 10).
- 2 Taotlus esitati ühelt poolt Šveitsi õiguse alusel asutatud äriühingu Alpina River Cruises GmbH ja Saksa õiguse alusel asutatud äriühingu Nicko Tours GmbH (edaspidi koos „Alpina ja Nicko Tours”) ning teiselt poolt Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Capitaneria di Porto di Chioggia (Itaalia infrastruktuuri- ja transpordiministeerium – Chioggia sadamakapten) vahelises kohtuvaidluses, mille ese on nimetatud ametiasutuse keeldumine lubada Alpinal ja Nicko Tours’il läbida Itaalia territoriaalmerd Šveitsi lipu all sõitva turismilaevaga.

Õiguslik raamistik

Määrus nr 3577/92

- 3 Määruse nr 3577/92 artikli 1 lõike 1 kohaselt:

„Alates 1. jaanuarist 1993 kehtib vabadus osutada mereveoteenuseid liikmesriigis (merekabotaaž) ühenduse laevaomanike suhtes, kelle laevad on liikmesriigi registrisse kantud ja kes sõidavad liikmesriigi lipu all, eeldusel et need laevad vastavad kõikidele selles liikmesriigis ettenähtud kabotaažitingimustele [...]”.

- 4 Määruse artiklis 2 on sätestatud:

„Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

1. mereveoteenused liikmesriigis (merekabotaaž) – teenused, mida tavaliselt osutatakse tasu eest, eelkõige:
 - a) mandrikabotaaž: reisijate- või kaubavedu meritsi sadamate vahel, mis asuvad ühe ja sama liikmesriigi mandril või põhiterritooriumil, ilma peatusteta saartel;
 - b) avamereveod: reisijate- või kaubavedu meritsi ükskõik millise liikmesriigi sadama ja selle liikmesriigi territoriaalvetes asuva rajatise või konstruktsiooni vahel;
 - c) saarekabotaaž: reisijate- või kaubavedu meritsi:
 - ühe ja sama liikmesriigi mandril ning ühel või enamal saarel asuvate sadamate vahel,
 - ühe ja sama liikmesriigi saartel asuvate sadamate vahel;

[...]”

- 5 Määruse artikli 3 lõike 1 kohaselt vastutab „[k]õikide mandrikabotaaži- ja matkelaevade laevaperega seotud küsimuste eest [...] riik, kus laev on registrisse kantud (lipuriik), välja arvatud laevad kogumahutavusega alla 650, mille puhul võib rakendada vastuvõtva riigi tingimusi”.

6 Määruse nr 3577/92 artikli 6 lõike 1 kohaselt:

„Erandina ei rakendata järgmiste mereveoteenuste puhul, mida osutatakse Vahemerel ja piki Hispaania, Portugali ja Prantsusmaa rannikut, ajutiselt käesolevat määrust:

— matkelaevateenused kuni 1. jaanuarini 1995,

[...]”

Itaalia õigus

7 30. märtsi 1942. aasta kuningliku määrusega nr 327 heaks kiidetud Itaalia meresõidu koodeksi (edaspidi „CIN”) muudetud artikli 224 kohaselt:

„1. Itaalia sadamate vahel on lubatud [määruses nr 3577/92] sätestatud tingimustel kabotaažiteenust osutada ühenduse laevaomanikel, kelle laevad on Euroopa Liidu liikmesriigi registrisse kantud ja kes sõidavad selle liikmesriigi lipu all, eeldusel et need laevad vastavad kõikidele selles liikmesriigis ettenähtud kabotaažitingimustele.

2. Lõikes 1 sätestatud kohaldatakse kõikidele laevadele, millega osutatakse mereveoteenuseid sadamas, suudmelahel või rannaalal.”

Põhikohtuasi ja eelotsuse küsimus

8 Alpina on laevaomanik ja Nicko Tours äriühing, kes kasutab Šveitsi lipu all sõitvat laeva MS Bellissima.

9 Nimetatud äriühingud kavandasid umbes ühe nädala pikkuse matke, mis pidi saama alguse Veneetsiast (Itaalia) 16. märtsil 2012 ning mille käigus tuli sõita üle Veneetsia laguuni kuni Chioggiani (Itaalia), läbida Chioggia ja Porto Levante (Itaalia) vaheline territoriaalmeri, sõita umbes 60 kilomeetrit Po jõel (Itaalia) kuni Polesella küalani (Itaalia) ja seejärel tagasi Veneetsiasse vastupidisel marsruudil.

10 Laevaga oli tarvis läbida Chioggia ja Porto Levante sadamaid eraldav Itaalia territoriaalmeri, kuna MS Bellissima suurus ei võimaldanud sellega navigeerida Chioggiat Po jõega ühendaval kanalil.

11 Enne reisi esitasid Alpina ja Nicko Tours Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Capitaneria di Porto di Chioggia’le taotluse lubada läbida seda osa merest. Nimetatud ametiasutus jättis 12. märtsi 2012. aasta otsusega taotluse rahuldamata põhjendusel, et merekabotaaž on lubatud Euroopa Liidu liikmeriigi lipu all sõitvatele laevadele.

12 Alpina ja Nicko Tours vaidlustasid selle otsuse Tribunale amministrativo regionale per il Veneto’s (Veneto piirkondlik halduskohus). Nimetatud kohus jättis 12. aprilli 2012. aasta otsusega kaebuse rahuldamata, leides, et vaidlusalune teenus kuulub määruses nr 3577/92 toodud mõiste „merekabotaaž” alla ja seda teenust on seega lubatud osutada üksnes „ühenduse laevaomanikel, kelle laevad on liikmesriigi registrisse kantud ja kes sõidavad selle liikmesriigi lipu all”, nagu see on ette nähtud CIN artiklis 224.

13 Alpina ja Nicko Tours vaidlustasid selle kohtuotsuse Consiglio di Stato’s, leides, et mõistet „merekabotaaž” saab kohaldada üksnes tegelikku merevedu osutavate teenuste suhtes. Vaidlusalune matke ei eelda sellise veo kasutamist, sest välja arvatud osas, mil Chioggia ja Porto Levante vahel läbiti vähesel määral territoriaalmerd, toimus see matke sisevetes.

- 14 Consiglio di Stato peatas nimetatud kohtuotsuse täitmise. Ka otsustas ta menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmise eelotsuse küsimuse:

„Kas [määrust nr 3577/92] tuleb tõlgendada nii, et seda kohaldatakse ühe liikmesriigi sadamate vahelisele matkele, mille raames ei toimu uute reisijate pealeminekut ja mahatulekut nendes sadamates, kuna matke alguses tulevad liikmesriigi sadamas laevale ja matke lõpus lahkuvad samas sadamas laevalt ühed ja samad reisijad?”

Eelotsuse küsimuse analüüs

- 15 Oma küsimusega soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas matke, mis algab ja lõpeb samade reisijatega samas liikmesriigi sadamas, ilma sellest riigist väljumata, kuulub mõiste „merekabotaaž” alla määruse nr 3577/92 tähenduses.
- 16 Itaalia valitsus ja Euroopa Komisjon teevad ettepaneku vastata esitatud küsimusele jaatavalt, kuid Alpina ja Nicko Tours leiavad, et sellele küsimusele ei ole vaja vastata. Nad märgivad, et määrus nr 3577/92 puudutab merevedu ja järelikult ei kohaldata seda määrust jõel toimuvale matkele, millega on tegemist põhikohtuasjas. Seega ei tuleks anda eelotsusetaotluse esitanud kohtule taotletud tõlgendust, vaid tuleks asuda seisukohale, et määrus nr 3577/92 ei puuduta igal juhul selliseid matkeid, mille marsruut ei kulge peamises osas mööda merevett.
- 17 Selles osas nähtub tõepoolest määruse nr 3577/92 artikli 1 lõikest 1, et see puudutab veeteenuseid liikmesriigis (kabotaaž), mida osutatakse merel. Järelikult, nagu seda märgivad õigesti Alpina ja Nicko Tours, ei puuduta see määrus liikmesriigi veeteedel – kuid mitte merel – osutatavat veeteenust. Sellised teenused kuuluvad aga nõukogu 16. detsembri 1991. aasta määruse (EMÜ) nr 3921/91, millega nähakse ette tingimused, mille alusel mitteresidendist veoettevõtjad võivad vedada liikmesriigi siseveeteedel kaupu või reisijaid (EÜT L 373, lk 1; ELT eriväljaanne 07/01, lk 345), kohaldamisalasse.
- 18 Vastupidiselt Alpina ja Nicko Toursi väidetele, ei ole siiski, ilmne, et põhikohtuasjas vaidlusalune matke ei kulge peamises osas mööda merevett.
- 19 Nimelt ei piirdu määruses nr 3577/92 toodud mõiste „meri” territoriaalmerega 10. detsembril 1982. aastal Montego Bays (Jamaika) alla kirjutatud Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni mereõiguse konventsiooni, mis jõustus 16. novembril 1994 ja kiideti Euroopa Ühenduse nimel heaks nõukogu 23. märtsi 1998. aasta otsusega 98/392/EÜ (EÜT L 179, lk 1; ELT eriväljaanne 04/03, lk 260), tähenduses, vaid see hõlmab ka sisemerd, mis jääb territoriaalmere lähtejoonest maismaa poole (vt selle kohta kohtuotsus komisjon vs. Hispaania, C-323/03, EU:C:2006:159, punktid 25–27).
- 20 Järelikult, isegi kui eeldada, et Alpina ja Nicko Tours leiavad õigesti, et Chioggia ja Porto Levante vahelise mereosa läbimine ei ole iseenesest piisav, et põhikohtuasjas vaidlusalust matket saaks pidada mereveoks, siis tundub, et nende seisukoht – mida eelotsusetaotluse esitanud kohus peab küll veel kontrollima –, et see matke ei kulge peamises osas mööda merevett, ei ole igatahes põhjendatud, sest peale selle vahemiku olid kõik teised marsruudi osad, nagu näiteks navigatsioonipiirkonnad Veneetsia laguunis ja Po jõe suudmes, osa Itaalia Vabariigi territoriaalmerest.
- 21 Eelotsusetaotluse esitanud kohtu palutud määruse nr 3577/92 tõlgenduse tähtsust ei mõjuta ka asjaolu, et laev, mida kasutati põhikohtuasjas vaidlusaluse matke läbiviimiseks, sõidab Šveitsi lipu all.
- 22 Nimelt sõltub selle vaidluse lahendus küsimusest, kas seda, et Itaalia sadamate vahel on lubatud kabotaažiteenust osutada „ühenduse laevaomanikel, kelle laevad on Euroopa Liidu liikmesriigi registrisse kantud ja kes sõidavad selle liikmesriigi lipu all”, nagu see on ette nähtud CIN artiklis 224, oli võimalik õiguspäraselt kasutada Alpina ja Nicko Toursi vastu, nende poolt Šveitsi lipu all sõitva laevaga korraldatud matke suhtes. Nagu seda kinnitab eelotsusetaotlus, nähtub viidatud artiklist 224,

et selles toodud piirang puudutab üksnes sellist kabotaažiteenust, mida on nimetatud määruses nr 3577/92. Järelikult peab selleks, et kindlaks teha, kas matke, mis algab ja lõpeb samas sadamas, kujutab endast kabotaažiteenust CIN artikli 224 tähenduses, eelotsusetaotluse esitanud kohus kõigepealt teadma, kas selline matke kujutab endast määruses nr 3577/92 toodud kabotaažiteenust.

- 23 Eeltoodud kaalutluste põhjal saab Euroopa Kohus anda eelotsusetaotluse esitanud kohtule soovitud tõlgenduse, ilma et selleks oleks vaja muuta või laiendada eelotsuse küsimuse ulatust võrreldes sellega, kuidas seda soovisid esitada Alpina ja Nicko Tours.
- 24 Esitatud küsimusele vastamiseks tuleb kõigepealt märkida, et määruse nr 3577/92 artikli 3 lõikes 1 toodud mõistest „matkelaevad” ja selle määruse artikli 6 lõikes 1 teatud matkelaevateenuste osas kuni 1. jaanuarini 1995 toodud erandist tuleneb ühemõtteliselt, et matked kuuluvad selles määruses toodud veoliikide hulka.
- 25 Kuna määrusel nr 3577/92 on siiski vaid üks ese – „merekabotaaž” – kuuluvad üksnes sellele mõistele vastavad matked määruse kohaldamisalasse.
- 26 See mõiste on määratletud määruse nr 3577/92 artikli 1 lõikes 1 ja artikli 2 punktis 1 väljendiga „mereveoteenus liikmesriigis” ning tuleb nentida, et igasugune tavaliselt tasu eest osutatav matketeenus liikmesriigi merevetes kuulub selle määruse kohaldamisalasse.
- 27 Kui selline matke algab ja lõpeb samade reisijatega samas liikmesriigi sadamas, ei tähenda lähte- ja sihtsadama ning reisijate kokkulangevus terve marsruudi ajal, et määrust nr 3577/92 ei saaks kohaldada.
- 28 Küll on määruse nr 3577/92 artikli 2 punkti 1 alapunktides a–c loetletud veoteenuseid kirjeldatud nii, et neil on erinev lähte- ja sihtsadam. Siiski ei ole see loetelu, mida alustatakse sõnaga „eelkõige”, ammendav ega saa välistada määruse kohaldamisalast veoteenuseid, millel on kõik sellised merekabotaažile iseloomulikud tunnused, mis on kokku võetud väljendiga „mereveoteenus liikmesriigis” (vt selle kohta kohtuotsus komisjon vs. Kreeka, C-251/04, EU:C:2007:5, punktid 28 ja 32).
- 29 Järelikult tuleb esitatud küsimusele vastata, et mereveoteenus, mis seisneb matkes, mis algab ja lõpeb samade reisijatega samas liikmesriigi sadamas, ilma sellest riigist väljumata, kuulub mõiste „merekabotaaž” alla määruse nr 3577/92 tähenduses.

Kohtukulud

- 30 Et põhikohtuasja poolte jaoks on käesolev menetlus eelotsusetaotluse esitanud kohtus pooleli oleva asja üks staadium, otsustab kohtukulude jaotuse siseriiklik kohus. Euroopa Kohtule seisukohtade esitamisega seotud kulusid, välja arvatud poolte kohtukulud, ei hüvitata.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (kolmas koda) otsustab:

Mereveoteenus, mis seisneb matkes, mis algab ja lõpeb samade reisijatega samas liikmesriigi sadamas, ilma sellest riigist väljumata, kuulub mõiste „merekabotaaž” alla nõukogu 7. detsembri 1992. aasta määruse (EMÜ) nr 3577/92 teenuste osutamise vabaduse põhimõtte kohaldamise kohta merevedudel liikmesriikides (merekabotaaž) tähenduses.

Allkirjad