EUROOPA KOHTU OTSUS (teine koda)

21. oktoober 2004 *

Kohtuasjas C-288/02,

mille esemeks on EÜ artikli 226 alusel 9. augustil 2002 esitatud liikmesriigi kohustuse rikkumise tuvastamise hagi,

Euroopa Ühenduste Komisjon, esindajad: K. Simonsson ja M. Patakia, kohtudokumentide kättetoimetamise aadress Luxembourgis,

hageja,

versus

Kreeka Vabariik, esindaja: E.-M. Mamouna, kohtudokumentide kättetoimetamise aadress Luxembourgis,

kostja,

* Kohtumenetluse keel: kreeka.

EUROOPA KOHUS (teine koda),

koosseisus: koja esimees C. W. A. Timmermans (ettekandja), kohtunikud C. Gulmann ja R. Schintgen,

kohtujurist: A. Tizzano,
kohtusekretär: vanemametnik L. Hewlett,

arvestades kirjalikus menetluses ja 25. märtsi 2004. aasta kohtuistungil esitatut,

arvestades poolte esitatud kirjalikke märkusi,

olles 19. mai 2004. aasta kohtuistungil ära kuulanud kohtujuristi ettepaneku,

on teinud järgmise

otsuse

1 Komisjon palub oma hagiavalduses Euroopa Kohtul tuvastada, et:

— reserveerides õiguse tegeleda reisijateveoga Kreeka mandril asuvate sadamate vahel vaid Kreeka reisilaevadele ning õiguse teostada enama kui 650-tonnise kogumahutavusega reisilaevadega merematkeid Kreeka saarte vahel vaid Kreeka reisilaevadele;

— nõudes teises registris või rahvusvahelises registris registreeritud ühenduse laevadelt lipuriigi ametiasutuse väljaantud tõendit, et see laev võib osutada kabotaažiteenuseid;

— lugedes Peloponnesost saareks;

— kohaldades tsisternlaevadele, kaubalaevadele, reisilaevadele ning turismilaevadele, samuti ühenduse matkelaevadele, mis tegelevad merekabotaažiga, oma siseriiklikke sätteid kui laevapere osas vastuvõttev riik ja kohustades laevaomanikke esitama taotluse kaubalaevade kontrolliametile (DEEP) laeva kogumahutavuse mõõtmiseks, et Kreeka ametivõimud hindaks laevapere koosseisu,

on Kreeka Vabariik rikkunud nõukogu 7. detsembri 1992. aasta määruse (EMÜ) nr 3577/92 teenuste osutamise vabaduse põhimõtte kohaldamise kohta merevedudel liikmesriikides (merekabotaaž) (EÜT L 364, lk 7, edaspidi „määrus") artiklitest 1, 3 ja 6 tulenevaid kohustusi.

Õiguslik raamistik

Ühenduse õigusnormid

2 Määruse artikli 1 lõikes 1 on sätestatud:

„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, sealhulgas Eurose registrisse kantud laevad, kui nõukogu selle registri kinnitab."

3 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;

[...]

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;

Ceutat ja Melillat käsitatakse saartel asuvate sadamatena,

[...]".

4 Määruse artiklis 3 on sätestatud:

„1. Kõikide mandrikabotaaži- ja matkelaevade laevaperega seotud küsimuste eest vastutab riik, kus laev on registrisse kantud (lipuriik), välja arvatud laevad kogumahutavusega alla 650, mille puhul võib rakendada vastuvõtva riigi tingimusi.

2. Kõikide saarekabotaažilaevade laevaperega seotud küsimuste eest vastutab riik, kus laev osutab mereveoteenuseid (vastuvõttev riik).

[...]".

5 Määruse artiklis 6 on sätestatud:

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

— matkelaevateenused kuni 1. jaanuarini 1995,

— strateegiliste kaupade (nafta, naftatooted ja joogivesi) vedu kuni 1. jaanuarini 1997,

— teenused, mida osutavad laevad kogumahutavusega alla 650, kuni 1. jaanuarini 1998,

— regulaarsed reisijateveo- ja parvlaevateenused kuni 1. jaanuarini 1999.

2. Erandina ei rakendata saarekabotaaži puhul Vahemerel ja kabotaaži puhul Kanaari saarte, Assooride ja Madeira, Ceuta ja Melilla, Prantsuse Atlandi ookeani rannikul asuvate saarte ja Prantsuse ülemeredepartemangude vahel ajutiselt käesolevat määrust kuni 1. jaanuarini 1999.

3. Sotsiaal-majandusliku ühtekuuluvuse tõttu pikendatakse lõikes 2 sätestatud erandit, mis käsitleb regulaarseid reisijateveo- ja parvlaevateenuseid ja teenuseid, mida osutavad laevad kogumahutavusega alla 650, Kreeka puhul kuni 1. jaanuarini 2004."

6 Määruse artiklis 9 on sätestatud:

„Enne kui käesoleva määruse rakendamiseks õigus- ja haldusnormid vastu võetakse, peavad liikmesriigid konsulteerima komisjoniga. Nad peavad informeerima komisjoni kõikidest sel viisil vastuvõetud meetmetest."

7 Määruse artiklis 10 on sätestatud:

„Komisjon esitab nõukogule enne 1. jaanuari 1995 ja seejärel iga kahe aasta tagant ettekande käesoleva määruse rakendamise kohta ja teeb, kui see on asjakohane, vajalikud ettepanekud."

Siseriiklik seadusandlus

8 Ypourgeio Emporikis Naftilias (merekaubanduse ministeerium) avaldas 1998. aasta augustis ja detsembris kolm ringkirja sisesadamate ametitele.

9 4. augusti 1998. aasta ringkirjas nr 1151.65/1/98 pealkirjaga „Ühenduse lipu all merekabotaažiga tegelevate kaubalaevade ja tsisternlaevade tegevus" märgitakse, et määrus on Kreeka õiguskorra lahutamatu osa ja on ülimuslik igasuguse vastuolulise sätte ees. Seevastu mainitakse ringkirja artiklis 2.1.1 Peloponnesose sadamat saartel asuvate sadamate hulgas.

10 Artiklis 2.1.2 sätestatakse, et Kreeka vetes kabotaažiga tegelemiseks peab mõnes teises registris ja rahvusvahelises registris registreeritud laevade reeder esitama tõendi, et asjaomane laev võib lipuriigis transpordiga tegeleda.

11 18. detsembri 1998. aasta ringkirjas 1151.65/2/98 pealkirjaga „Ühenduse lipu all Kreeka vetes ringsõite (matkeid) teostavate reisilaevade, turismilaevade ja matkelaevade tegevus" korratakse eelneva ringkirja sätteid Peloponnesose kohta. Punktis 2.4.1 on sätestatud:

„Üldiselt kohalduvad meie riigi mandril asuvate sadamate ja saarte vahelisi või erinevate saartel asuvate sadamate vahelisi merematkeid korraldavate ühenduse reisi-, turismi- ja merematkelaevade laevapere koosseisule Kreeka (kui vastuvõtva riigi) õigusaktid, seevastu mandril asuvate sadamate vahelistele merematketele kohalduvad lipuriigi õigusaktid."

12 21. detsembri 1998. aasta ringkirjaga nr 2311.10/10/98 pealkirjaga „Ühenduse lipu all merekabotaažiga tegelevate kaubalaevade, tsisternlaevade ja matkelaevade laevapere" nähakse ette laevaperet käsitlevate Kreeka meresõidualaste sätete kohaldamine.

Kohtueelne menetlus

13 Pärast esialgset kirjavahetust Kreeka Vabariigi poolt määruse rakendamise kohta pärast 1. jaanuari 1999 leidis komisjon, et see rakendamine ei olnud kooskõlas kõigi sellest määrusest tulenevate kohustustega, ning saatis 3. mail 2000 Kreeka Vabariigile hoiatuskirja, millele viimane vastas 28. juuli 2000. aasta kirjaga.

14 Kuna komisjon pidas saadud vastust ja 16. veebruaril 2001 toimunud töökohtumisel esitatud andmeid ebapiisavaks, saatis ta 18. juulil 2001 Kreeka Vabariigile põhjendatud arvamuse, millele viimane vastas 12. oktoobri 2001. aasta kirjaga.

15 Kuna komisjon leidis, et Kreeka ametiasutused ei ole määrusest tulenevate kohustuste rakendamiseks vajalikke meetmeid vastu võtnud, otsustas ta esitada käesoleva hagi.

Põhiküsimus

16 Arvestades teatavaid Kreeka valitsuse esitatud täpsustusi, loobus komisjon repliigis ja kohtuistungil vastavalt neljanda väite teisest osast ja esimesest väitest.

17 Arvestades seda loobumist, hindab Euroopa Kohus vaid komisjoni teist ja kolmandat väidet ning neljanda väite esimest osa.

Teine väide

Poolte argumendid

18 Komisjon leiab, et nõudes teises registris või rahvusvahelises registris registreeritud ühenduse laevadelt lipuriigi väljaantud tõendit selle kohta, et antud laev võib osutada kabotaažiteenust, loovad Kreeka ametiasutused takistuse teenuste vabale osutamisele.

19 Isegi kui nõustuda, et seda takistust õigustab ülekaalukas üldine huvi, on see meede komisjoni arvates ebaproportsionaalne, minnes kaugemale taotletava eesmärgi saavutamiseks rangelt vajalikust.

20 Sama tulemust võib tegelikult saavutada vähem piiravate vahenditega, nagu kohustusega esitada koopia liikmesriigi õigusaktidest, millega lubatakse rahvusvahelistes registrites registreeritud laevadel sisetransporditeenust osutada, või teistele riikidele pandud kohustusega informeerida igal aastal siseriiklikke ametiasutusi meresõidualase seadusandluse arengu kohta. Kahtluse korral oleksid Kreeka ametiasutused võinud selle kohta ka komisjonile küsimusi esitada.

21 Muu hulgas on määruse artikli 10 alusel komisjoni poolt liikmesriikidele koostatud ettekanne kasulik vahend kontrollimaks, kas seadusjärgsed tingimused lipuriigis kabotaažiteenuste osutamiseks on täidetud.

22 Muu hulgas tugevdab nende tõhusust komisjoni kohustus liikmesriike regulaarselt informeerida siseriiklikest seadusemuudatustest teiste registrite osas, sealhulgas kahe ettekande vahel loodutest, niivõrd, kuivõrd komisjoni nendest muudatustest määruse artikli 9 alusel teavitati.

23 Kreeka valitsus selgitab, et teatavates liikmesriikides esinevad registrid nimetusega „teised registrid" või „rahvusvahelised registrid", milles registreeritakse laevad, mida tingimata ei pruugi lubada samas liikmesriigis kabotaažiteenust pakkuma. Seega peaks vastuvõttev riik määruse artikli 1 korralikuks kohaldamiseks kindel olema, et kabotaažiteenuse pakkumiseks soovi avaldanud laev täidab lipuriigis kabotaažiteenuseks vajalikud tingimused.

24 Kreeka valitsus vaidleb vastu väitele, et nende laevade osas on olemas teenuste vaba liikumist vähem piiravad meetmed kui kohustus esitada lipuriigi väljaantud tõend, mis näitab, et tingimused selles riigis kabotaažiteenuste osutamiseks on täidetud.

25 Kreeka valitsus märgib seoses määruse artikliga 9, et see säte viitab pigem liikmesriikidepoolsele komisjoni teavitamisele, mitte aga vastupidi. See säte ei kehtesta komisjonipoolset pidevat liikmesriikide informeerimist.

26 Seoses määruse artikli 10 alusel koostatava ettekandega sedastab Kreeka valitsus, et see avaldatakse enam kui aasta pärast selle ettekande aluseks oleva kahe aasta lõppemist. Sellest tuleneb, et teataval hetkel mõnes liikmesriigis toimuvast seadusemuudatusest, mis muudab seal kabotaaži võimalikuks, teavitatakse teisi liikmesriike sellise ettekandega alles väga suure hilinemisega.

27 Seega on Kreeka tõendi-süsteem rohkem kooskõlas teenuste vaba liikumisega, kuna see võimaldab kohest informatsiooni teises liikmesriigis toimunud seadusemuudatusest.

28 Pealegi ei ole taotletava eesmärgiga proportsionaalne komisjoni pakutud lahendus esitada koopia liikmesriigi õigusaktist, mis lubab rahvusvahelistesse registritesse kantud laevadel selles liikmesriigis kabotaažiga tegeleda. See lahendus oleks vastupidi keerulisem, kuna seaduse tekst tuleb tervikuna ametlikult tõlkida ja esitada vastuvõtva riigi sadamaametitele.

Euroopa Kohtu hinnang

29 Tuleb meenutada, et määruse artikliga 1 kehtestatakse selgelt ühenduses kabotaažiteenuste vaba osutamise põhimõte (20. veebruari 2001. aasta otsus kohtasjas C-205/99: Analir jt, EKL 2001, lk I-1271, punkt 20).

30 Siseriiklik meede, millega kohustatakse teises või rahvusvahelises registris registreeritud ühenduse laevu esitama lipuriigi ametiasutuse väljastatud tõendit, et antud laev võib osutada kabotaažiteenuseid, takistab teenuste osutamist või muudab selle vähem ahvatlevaks ja kujutab seetõttu teenuste vaba liikumise piirangut (vt selles tähenduses eespool viidatud Analiri jt kohtuasi, punkt 22).

31 Sellise piirangu lubatavusega tuleb esiteks sedastada, et määruse artikli 1 lõige 1 iseenesest ei aita vastata küsimusele, kas võib nõuda tõendi esitamist selleks, et näidata, nagu see säte nõuab, et see laev täidab kõik lipuriigis kabotaažiteenuse

osutamiseks vajalikud tingimused (vt selles tähenduses eespool viidatud Analiri jt kohtuasi, punkt 24).

32 Teiseks tuleb meenutada, et teenuste osutamise vabadust kui EÜ asutamislepingu aluspõhimõtet saab piirata vaid õigusnormidega, mida õigustab ülekaalukas avalik huvi ja mis laienevad kõigile vastuvõtva liikmesriigi territooriumil tegutsevatele isikutele või ettevõtjatele. Et sellised õigusnormid oleksid õigustatud, peavad need ühtlasi olema taotletava eesmärgi saavutamiseks sobivad ega tohi minna kaugemale, kui selle eesmärgi saavutamiseks vajalik (eespool viidatud Analiri jt kohtuasi, punkt 25, ja viidatud kohtupraktika).

33 Komisjoni teine väide jätkub selles viimases kontekstis asjaomaste siseriiklike õigusaktide proportsionaalsuse kohta. Komisjon heidab Kreeka Vabariigile tegelikult ette, et see nõuab ühenduse laevalt lipuriigi väljaantud tõendit, olgugi et eksisteerisid ka teenuste vaba osutamist vähem piiravad meetmed saavutamaks eesmärki veenduda, kas see laev täidab kõik selles riigis kabotaažiteenuste osutamiseks vajalikud tingimused.

34 Sellegipoolest, nagu selgitab kohtujurist oma ettepaneku punktides 27–37, ei võimalda komisjoni pakutud lahendused taotletud eesmärki täielikult saavutada või osutuvad praktikas palju keerulisemateks ja teenuste osutamise vabadusele piiravamateks, kui praegu kehtiv tõendi esitamise kord.

35 Neil tingimustel ei ole komisjon, kellel on liikmesriigi kohustuse rikkumise menetluses tõendamiskoormus (vt nimelt 23. oktoobri 1997. aasta otsus kohtuasjas C-159/94: komisjon *v.* Prantsusmaa, EKL 1997, lk I-5815, punkt 102, ja viidatud kohtupraktika), suutnud tõendada, et Kreeka Vabariik on seda tõendit nõudes rikkunud määrusest tulenevaid kohustusi.

36 Sellest tuleneb, et teine väide tuleb tagasi lükata.

Kolmas väide

Poolte argumendid

37 Komisjon leiab, et Kreeka ametiasutused väidavad ekslikult, tuginedes vaid nime etümoloogiale, et Peloponnesos on saar, laiendades seega kunstlikult määruse artikli 6 lõikes 3 esitatud erandit merekabotaažile Peloponnesose sadamate vahel ning mandrisadamate ja Peloponnesose sadamate vahel.

38 Sellega seoses meenutab komisjon, et varem oli Peloponnesos seotud Mandri-Kreekaga, millest seda praegu eraldab inimkätega loodud kanal. Muu hulgas tagab Peloponnesose ja Mandri-Kreeka vahelise sideme raudteeliin ja riigimaantee, mis ületavad Kórinthose kanalit.

39 Kreeka valitsus rõhutab, et määrus kasutab sadamate liigitamiseks saarel asuvateks sadamateks muid kriteeriume kui asjaolu, et see on merest täiesti ümbritsetud. Sellega seoses viitab ta Ceutale ja Melillale, mida määruse artikli 2 punkti 1 alapunktis c loetakse saartel asuvateks sadamateks, olgugi et nad on selgelt mandrilised, kuna nad asuvad Aafrika mandri rannikul.

40 Muu hulgas väidab Kreeka valitsus viitega 19. oktoobri 2000. aasta otsusele liidetud kohtuasjades C-15/98 ja C-105/99: Itaalia ja Sardegna Lines *v.* komisjon, (EKL 2000, lk I-8855), et määratlemaks, kas geograafiline piirkond on saar või mitte, on määrav kriteerium statistiline analüüs meritsi toimuva kaubavahetuse kohta.

41 Arvestades lõpuks sallivuse ja arusaamise õhkkonda teatavate ühenduse majanduste suhtes, mille eripäradest annab tunnistust ka määruse preambul ning artikli 6 lõige 3, mis sätestab Kreeka jaoks erandi sotsiaalmajandusliku ühtekuuluvuse põhjustel, tuleks seda erandit kohaldada ka Peloponnesosele.

Euroopa Kohtu hinnang

42 Määruses puudub mõiste „saar" määratlus, seega tuleks tugineda üldisele arusaamale sellest mõistest, mille kohaselt on saar meresõidu kontekstis kindel maa, mis on püsivalt merega ümbritsetud.

43 Nagu kohtujurist oma ettepaneku punktis 44 märgib, ei ole vaidlust selles, et Peloponnesos on geograafilisest vaatepunktist poolsaar. Seda eraldab ülejäänud Kreekast vaid mõnekümne meetri laiune kunstlik kanal. Neil tingimustel ei saa seda pidada määruse tähenduses saareks.

44 Sellise tõlgendusega ei lähe vastuollu asjaolu, et määruse artiklis 2 samastatakse Ceuta ja Melilla sadamad saartel asuvate sadamatega.

45 Tegelikult on need kaks sadamat saartel asuvad sadamad vaid seetõttu, et neid määruse artikliga 2 sellisteks loetakse. Iseenesest nad ei ole saartel asuvad sadamad. Seega, võrdlus ühest küljest Ceuta ja Melilla ja teisest küljest Peloponnesose sadamate, mis ei ole määruse artiklis 2 samastatud saartel asuvate sadamatega, vahel pigem kahjustab kui kinnitab Kreeka valitsuse väidet, nagu Peloponnesos oleks saar.

46 Pealegi, nagu märgib kohtujurist oma ettepaneku punktis 45, isegi kui Aafrika mandri suhtes on nende linnade sadamad mandrilised, on nad Euroopa mandriosa suhtes ja eriti Ibeeria poolsaare suhtes siiski saartel asuvad sadamad, kuna nende ja Hispaania vahel puudub maismaaühendus.

47 Kreeka valitsuse poolt viidatud kohtuasja Itaalia ja Sardegna Lines *v.* komisjon osas tuleb sedastada, et Euroopa Kohus ei võtnud seal seisukohta mõiste „saar" osas.

48 Lõpuks on Kreeka valitsuse pakutud määruse artikli 6 lõike 3 lai tõlgendus vastuvõetamatu, sest seda sätet kui erandit määrusega kehtestatud üldreeglitest, mis käsitlevad vabadust osutada mereveoteenuseid liikmesriigis, tuleb kitsalt tõlgendada.

49 Sellest tuleneb, et komisjoni kolmas väide on põhjendatud.

Neljanda väite esimene osa

Poolte argumendid

50 Komisjon täpsustas kohtuistungil, et neljanda väite esimene osa puudutab üksnes asjaolu, et ringkirja nr 1151.65/2/98 punkti 2.4.1 alusel kohalduvad õigusaktid Kreeka laevapere kohta saarekabotaažiga tegelevatele ühenduse matkelaevadele kogumahutavusega üle 650 tonni.

51 Ta väidab, et ringkirja eespool viidatud säte on vastuolus määruse artikli 3 lõikega 1, milles sätestatakse, et kõigi laevaperega seotud küsimuste eest vastutab lipuriik, välja arvatud laevad kogumahutavusega alla 650 tonni, mille puhul võib rakendada vastuvõtva riigi tingimusi. Komisjoni sõnul tuleneb selle sätte mõttest, et see kohaldub kõigile matkelaevadele, tegelegu nad siis mandrikabotaažiga või saarekabotaažiga.

52 Kreeka valitsus leiab, et määruse artikli 3 lõike 2 kohaselt vastutab kõigi laevaperega seotud küsimuste eest iga liiki saarekabotaažilaevade, sh matkelaevade osas vastuvõttev riik.

Euroopa Kohtu hinnang

53 Nagu tuleneb määruse artikli 3 lõike 1 sõnastusest, kohaldub see mandrikabotaaži- ja matkelaevadele. Seevastu kohaldub artikli 3 lõige 2 saarekabotaažiga tegelevatele laevadele.

54 Määruse artikli 3 lõikes 1 esineva mõiste „matkelaevad" määratluse puudumisest tuleneb, et see säte kohaldub kõigile matkelaevadele, sõltumata teostatavast kabotaažist.

55 Seda tõlgendust kinnitab asjaolu, nagu märgib ka kohtujurist oma ettepaneku punktis 54, et kui saarekabotaažiga tegelevaid matkelaevu tuleb lugeda määruse artikli 3 lõikega 2 kaetuks, ei oleks lõike 1 viitel matkelaevadele enam mingit mõtet, kuna mõiste „mandrikabotaažilaevad" hõlmab ka sellise kabotaažiga tegelevad matkelaevad.

56 Seega vastutab kõigi küsimuste eest, mis seonduvad saarekabotaažiga tegelevate matkelaevade kogumahutavusega üle 650 tonni laevaperega, lipuriik. Kuna ringkirja nr 1151.65/2/98 punkt 2.4.1 sätestab vastupidist, on Kreeka Vabariik rikkunud määrusest tulenevaid kohustusi.

57 Sellest tuleneb, et neljanda väite esimene osa on põhjendatud.

Kulud

58 Kodukorra artikli 69 lõike 2 alusel on kohtuvaidluse kaotanud pool kohustatud kandma kohtukulud, kui vastaspool on seda nõudnud. Sellegipoolest võib Euroopa Kohus kodukorra artikli 69 lõike 3 esimese lõigu alusel jätta kummagi poole kohtukulud tema enda kanda, kui osa nõudeid rahuldatakse ühe poole, osa teise poole kasuks. Kuna osa nõudeid rahuldati komisjoni, osa Kreeka Vabariigi kasuks, kannavad pooled oma kohtukulud ise.

Esitatud põhjendustest lähtudes otsustab Euroopa Kohus (teine koda):

1. **Lugedes Peloponnesose saareks ja kohaldades saarekabotaažiga tegelevatele ühenduse matkelaevadele kogumahutavusega enam kui 650 tonni vastuvõtva riigina siseriiklikke laevaperet käsitlevaid sätteid, on Kreeka Vabariik rikkunud nõukogu 7. detsembri 1992. aasta määruse (EMÜ) nr 3577/92 teenuste osutamise vabaduse põhimõtte kohaldamise kohta merevedudel liikmesriikides (merekabotaaž) artiklitest 1, 3 ja 6 tulenevaid kohustusi.**

2. **Ülejäänud osas jäetakse hagi rahuldamata.**

3. **Kumbki pool kannab oma kohtukulud ise.**

Allkirjad