# KOHTUJURISTI ETTEPANEK

JULIANE KOKOTT

esitatud 8. detsembril 2005 [1]

## I. Sissejuhatus

1. Tribunale amministrativo regionale per la Sicilia [2] esitatud eelotsuse küsimus puudutab merekabotaažiteenuste osutamise vabaduse ulatust.

2. Eelotsusetaotluse esitanud kohus palub Euroopa Kohtul selgitada, kas saarekabotaažiga [3] tegelevate üle 650-tonnise kogumahutavusega kaubalaevade laevaperega seotud küsimuste eest vastutab lipuriik või riik, kus saarekabotaaž toimub, kui kabotaažireisile vahetult järgneb või eelneb ilma lastita rahvusvaheline merereis. Kõnealune küsimus tundub olevat tehnilist laadi, kuid on olulise tähtsusega meretranspordisektori jaoks, [4] mis osutas 2002. aastal umbes 41% ühendusesisestest transporditeenustest ja jõudis mahult väga lähedale esimesel kohal asuvale maanteetranspordile. [5]

3. Eelotsusetaotluse esitanud kohus peab vastust eeltoodud küsimusele vajalikuks Agip Petroli SpA (edaspidi „Agip Petroli") ja Capitaneria di porto di Siracusa (edaspidi „Siracusa sadam") jt vahelise vaidluse lahendamisel. Agip Petroli on käesolevas menetluses muu hulgas vaidlustanud otsuse, millega tal keelati toornafta vedamine ühest Sitsiilia sadamast teise põhjendusel, et laev pidi seejärel ilma lastita sõitma välisriigi sadamasse ja laevapere suhtes ei olnud täidetud Itaalia õigusnormide nõuded.

1 — Algkeel: saksa.

2 — Sitsiilia (Itaalia) piirkondlik halduskohus.

3 — Saarekabotaaž on muu hulgas reisijate- või kaubavedu meritsi ühe ja sama liikmesriigi saartel asuvate sadamate vahel, vt käesoleva ettepaneku punkt 8.

4 — Vt selle kohta komisjoni 24. veebruari 2000. aasta kolmas aruanne nõukogu määruse nr 3577/92 teenuste osutamise vabaduse põhimõtte kohaldamise kohta merevedudel liikmesriikides (1997–1998) rakendamise kohta, KOM(2000) 99 (lõplik).

5 — Vt Euroopa Komisjon, European Union — Energy & Transport in Figures 2004 („Statistical pocketbook 2004"), 3. osa (Transport), peatükk 3.1 (Üldteave), lõige 3.1.1 (Statistiline ülevaade ELi transpordi kohta), mis on kättesaadav veebileheküljel http://europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport/figures/pocketbook/2004_en.htm.

## II. Õiguslik raamistik

4. Asutamislepingust tuleneva teenuste osutamise vabaduse ja transpordisektori seoste kohta näeb EÜ artikli 51 lõige 1 (EÜ asutamislepingu artikkel 61) ette järgmist:

„Transporditeenuste osutamise vabadust käsitletakse transpordi jaotise sätetes."

5. EÜ artikkel 80 (EÜ asutamislepingu artikkel 84) täpsustab transpordi jaotises:

„1. Käesoleva jaotise sätted kehtivad raudtee-, maantee- ja siseveetranspordi suhtes.

2. Nõukogu võib kvalifitseeritud häälteenamusega otsustada, kas, mil määral ja millise menetlusega võib kehtestada asjakohaseid sätteid mere- ja lennutranspordi kohta.

[...]"

6. Euroopa Majandusühenduse asutamislepingu artikli 84 lõikele 2 tuginedes võttis nõukogu 7. detsembril 1992. aastal vastu määruse nr 3577/92 teenuste osutamise vabaduse põhimõtte kohaldamise kohta merevedudel liikmesriikides (merekabotaaž) [6] (edaspidi „määrus"). Määruse põhjendustes on muu hulgas ette nähtud:

„[3.] siseturu loomiseks on vaja liikmesriikides kaotada mereveoteenuste osutamise piirangud; siseturg moodustab ala, kus on tagatud kaupade, isikute, teenuste ja kapitali vaba liikumine;

[4.] seetõttu tuleks liikmesriikides kohaldada mereveoteenuste osutamise vabadust;

[5.] sellest vabadusest peaksid saama kasu ühenduse [reederid], kelle laevad on liikmesriigi registrisse kantud ja kes sõidavad liikmesriigi lipu all, sõltumata sellest, kas liikmesriigil on rannajoon või ei;

6 — EÜT L 364, lk 7; ELT eriväljaanne 06/02, lk 10.

[6.] [...]

[7.] konkurentsi kahjustamise vältimiseks peaksid [reederid], kes kasutavad kabotaažiteenuste osutamise vabadust, täitma kõiki kabotaažiteenuste tingimusi selles liikmesriigis, kus nende laevad on registrisse kantud; ühenduse [reederid], kes kasutavad liikmesriigi registrisse kantud laevu, kuid kellel pole õigust osutada kabotaažiteenuseid selles riigis, peaksid üleminekuperioodil siiski saama käesolevast määrusest kasu;

[8.] käesoleva vabaduse rakendamine peaks toimuma järk-järgult ning kõikide asjaomaste teenuste kohta käivat ei pea tingimata rakendama ühtemoodi, arvestades teatavate spetsiifiliste teenuste laadi ja jõupingutuste ulatust, mida mõned erineva arengutasemega riigid ühenduses peavad tegema." [täpsustatud tõlge]

7. Määruse artikli 1 lõige 1 sätestab järgmise põhimõtte:

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

8. Määruse artikkel 2 sätestab muu hulgas järgmised mõisted:

„Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

1. mereveoteenused liikmesriigis (merekabotaaž) — teenused, mida tavaliselt osutatakse tasu eest, eelkõige:

[...]

c) saarekabotaaž: reisijate- või kaubavedu meritsi:

[...]

— ühe ja sama liikmesriigi saartel asuvate sadamate vahel. [...]"

9. Lõpuks sätestab määruse artikkel 3:

„[...]

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

3. Siiski vastutab alates 1. jaanuarist 1999 saarekabotaažiga tegelevate kaubalaevade, mille kogumahutavus on üle 650, laevaperega seotud küsimuste eest riik, kus laev on registrisse kantud (lipuriik), kui kõnesolevale merereisile eelneb või järgneb merereis teise liikmesriiki või teisest liikmesriigist.

4. Komisjon teeb saarekabotaaži liberaliseerimise majandusliku ja sotsiaalse mõju kohta põhjaliku uuringu ja esitab aruande komisjonile hiljemalt enne 1. jaanuari 1997.

[...]"

## III. Asjaolud, põhikohtuasi, eelotsuse küsimused ja menetlus Euroopa Kohtus

10. Agip Petroli pidi 7. detsembril 2001. aastal vedama toornaftat Magnisilt (Sitsiilia) Gelasse (samuti Sitsiilias) ja prahtis selleks Kreeka lipu all tankeri Theodoros IV kogumahutavusega üle 650 tonni. Pärast toornafta lasti lossimist Gelas pidi Theodoros IV sõitma ilma lastita edasi ja suunduma välisriigi sadamasse.

11. Siracusa sadam keeldus 6. detsembri 2001. aasta otsusega Agip Petroli'le asjaomast luba andmast põhjendusega, et Theodoros IV puhul ei ole täidetud Itaalia meresõiduseadustiku (Codice della navigazione) artikli 318 nõuded. Nimetatud sätte

kohaselt peab laevapere saarekabotaaži korral koosnema üksnes Euroopa Liidu liikmesriikide kodanikest. Nagu Kreeka õigusnormide kohaselt lubatud, oli Theodoros IV laevapere hulgas aga Filipiinide kodanikke.

12. Siracusa sadam ei pidanud võimalikuks Kreeka kui lipuriigi õigusnormide kohaldamist. Samas on määruse artikli 3 lõikes 3 ette nähtud, et laevaperega seotud küsimuste eest vastutab lipuriik, kui saarekabotaaž eelneb välisriiki suunduvale merereisile. Itaalia Transpordi- ja Meresõiduministeeriumi ringkirja kohaselt võib määruse artikli 3 lõiget 3 kohaldada üksnes juhul, kui kabotaažile järgnev või eelnev merereis on „funktsionaalselt ja kaubanduslikult iseseisev". Sellega on tegemist vaid siis, kui laev suundub lastitult välisriigi sadamasse.

13. Agip Petroli pidas Siracusa sadama keeldumist muu hulgas määrusega vastuolus olevaks ja esitas nimetatud otsuse ja ministeeriumi ringkirja peale hagi eelotsusetaotluse esitanud kohtule.

14. Eelotsusetaotluse esitanud kohus märgib, et määrus ei sisalda mõiste „merereis" määratlust, ja peab võimalikuks kahte tõlgendust. Kitsendavat tõlgendust õigustab ühelt poolt vajadus vältida olukorda, kus üksteisele järgnevate fiktiivsete kabotaažireisidega hoitakse kõrvale määruse artikli 3 lõike 2 kohaldamisest. Teiselt poolt ei ole kõnealuse sätte sõnastuses ühtegi viidet selle mõju piiritlemise kohta üksnes lastiga reisidele. Kitsendatud lähenemise korral ei oleks määruse artikli 3 lõige 3 Itaalias õlilastiga saarekabotaaži korral kohaldatav. Tehnilistel põhjustel ei saa nimelt laevad, millelt Sitsiilias või Sardiinias lossiti toornaftat, seal peale laadida rafineeritud õli, et suunduda selle lastiga välisriiki.

15. Nendel asjaoludel leidis siseriiklik kohus, et on vaja esitada eelotsusetaotlus. Seetõttu peatas ta menetluse 20. juuli 2004. aasta määrusega ja esitas Euroopa Kohtule järgneva eelotsuse küsimuse, mis saabus Euroopa Kohtu kantseleisse 29. oktoobril 2004:

„Kas määruse (EMÜ) nr 3577/92 artikli 3 lõikes 3 väljendatud mõiste „merereisile [järgnev või eelnev] merereis" hõlmab üksnes reisi, mis on „funktsionaalselt ja kaubanduslikult iseseisev, st laev veab välisriigi sadamast pärinevat või sinna suunduvat lasti", nagu seda käsitletakse põhikohtuasjas vaidlustatud meetmetes, või laieneb see mõiste ka võimalikule reisile ilma lastita (nn ballastreis)?"

16. Euroopa Kohtus toimunud istungil esitasid suulisi ja kirjalikke märkusi Agip Petroli, Itaalia valitsus, Kreeka valitsus, Norra valitsus ja komisjon. Prantsuse valitsus esitas märkusi üksnes Euroopa Kohtu suulises menetluses.

## IV. Õiguslik hinnang

17. Eelotsusetaotluse esitanud kohus küsib sisuliselt seda, kas määruse artikli 3 lõikes 3 väljendatud mõistega „[reis] teise liikmesriiki või teisest liikmesriigist" (edaspidi „rahvusvaheline merereis") on silmas peetud lastitud reisi või täpsemalt, kas vajaduse korral tuleb muul moel tõendada, et reis on majanduslikult iseseisev.

18. Määruse sõnastusest, ülesehitusest ja eesmärgist lähtuvalt tuleb eeltoodud küsimusele vastata eitavalt.

19. Määruses *ei ole määratletud* merereisi mõistet. Määruse artiklis 2 on sätestatud üksnes kabotaaži mõiste, mis oma *tähendusest tulenevalt* hõlmab „reisijate- või kaubavedu". Seega eeldatakse mõiste kabotaaž puhul siiski merereisi. Kuid see mõiste ei anna mingit teavet selle kohta, kas merereisi mõiste asjaomast vedu juba sisaldab või on kabotaaž reis, mille korral selline vedu toimub. Kabotaaži mõistest lähtuvalt ei saa niisiis teha järeldusi merereisi mõiste kohta.

20. Määruse artikli 3 lõike 3 *sõnastusest* tuleneb üksnes nõue, et kabotaažireisile eelneb või järgneb rahvusvaheline merereis. Merereisi mõistet ei ole nimetatud sättes täpsemalt määratletud. Määruse sõnastus ei näe ette täiendavaid nõudeid nagu lasti transportimine või „funktsionaalse ja kaubandusliku iseseisvuse" olemasolu, hõlmates eeskätt iga rahvusvahelist merereisi.

21. Määruse *ülesehituse* kohaselt on lipuriigi õiguse kohaldamine üldine põhimõte ja vastuvõtva riigi õiguse kohaldamine erand.

22. Määruse seitsmendast põhjendusest tulenevalt peaksid ühenduse reederid täitma üksnes lipuriigis kehtivaid kabotaažiteenuste tingimusi. See peab aitama vältida konkurentsi kahjustamist. Määruse artikkel 1 sisaldab sama reeglit ja sätestab, et põhimõtteliselt on ülimuslikud lipuriigi õigusnormid.

23. Määruse artikli 3 lõige 2 teeb eeltoodud põhimõttest erandi saarekabotaaži puhul. Nimetatud sätte kohaselt on saarekabotaažilaevade laevaperega seotud küsimuste suhtes kohaldatav nimelt vastuvõtva riigi õigus.

24. Määruse artikli 3 lõige 3 sätestab taas põhimõtte, et saarekabotaažiga tegelevate kaubalaevade suhtes, mille kogumahutavus on üle 650 tonni, kohaldatakse lipuriigi õigust, kui kabotaažireisile järgneb või eelneb rahvusvaheline merereis. Vastupidiselt Itaalia valitsuse arvamusele sisaldab järelikult lõige 2 erandit ja lõige 3 reeglit. Nimelt ei sisalda määrus kahte vastandlikku põhimõtet [7] ühelt poolt mandrikabotaaži ja teiselt poolt saarekabotaaži kohta, mis tundub olevat Itaalia valitsuse seisukoht seoses määruse artikliga 3. Määrus sisaldab pigem siiski vaid ühte, artiklis 1 sätestatud põhimõtet. [8]

25. Merereisi mõistele täiendavaid nõudeid esitades viiks määruse artikli 3 lõike 3 kitsas tõlgendamine olukorrani, kus erandi (vastuvõtva riigi õiguse kohaldamine) kohaldamisala oleks laiem ja üldise põhimõtte (lipuriigi õiguse kohaldamine) kohaldamisala oleks kitsam. Eeltoodu viiks vastuoluni tõlgendamise põhimõttega, mille kohaselt tuleb normi üldpõhimõtteid tõlgendada laialt ja nende erandeid kitsalt. [9]

26. Määruse üldine ülesehitus toetab artikli 3 lõike 3 laia tõlgendamist, lisamata rahvusvahelise merereisi mõistele täiendavaid tunnuseid.

27. *Määruse eesmärgid* eeldavad samuti artikli 3 lõike 3 laia tõlgendamist ja artikli 3 lõikes 2 sätestatud erandi kitsast kohaldamist.

28. Määruse eesmärk oli luua ühenduse avatud mereveoturg ja laiendada selleks teenuste osutamise vabaduse põhimõtet merevedudele. Kolmas ja neljas põhjendus selgitavad, et siseturu loomiseks on vaja kohaldada mereveoteenuste osutamise vabaduse põhimõtet liikmesriikides ja kaotada olemasolevad piirangud.

7 — Vt selle kohta määruse kaheksas põhjendus ning artikli 3 lõige 4, samuti käesoleva ettepaneku punkt 40 jj.

8 — Vt selle kohta käesoleva ettepaneku punkt 27 jj.

9 — Vt eelkõige 29. aprilli 2004. aasta otsus kohtuasjas C-476/01: Kapper (EKL 2004, lk I-5205, punktid 71 ja 72).

29. Määruse sätteid tuleb seetõttu tõlgendada kooskõlas EÜ artiklitega 49 ja 50. EÜ artikli 51 lõige 1 ei ole eeltooduga vastuolus. Kabotaažireiside puhul on täpsemalt tegemist mereveoteenustega, mis vastavalt EÜ artikli 51 lõikele 1 on teenuste osutamise vabadust puudutavate sätete kohaldamisalast viidud üle transpordi jaotise erisätete (EÜ artikkel 70 jj) kohaldamisalasse.

30. EÜ artikli 51 lõike 1 erand ei vabasta aga teenuste osutamise vabaduse eesmärkide järgimisest siseturul. Nimetatud eesmärgid tuleb pigem saavutada EÜ artiklis 70 jj silmas peetud ühise poliitika raames. Teisest õigust transpordi erinormide raames tuleb järelikult tõlgendada kooskõlas EÜ artiklitega 49 ja 50, eriti kui eesmärgiks on teenuste osutamise vabaduse põhimõtte kohaldamine, millega on tegemist ka kõnealuses määruses. [10]

31. Teenuste osutamise vabadus õigustab lipuriigi õiguse põhimõtte ulatuslikku kohaldamist merekabotaažis nii, nagu seda näeb alates 1999. aastast ette määruse artikli 3 lõige 3 seoses rahvusvahelistel reisidel saarekabotaažiga tegelevate suurte kaubalaevadega.

32. Nimelt nagu Kreeka valitsus õigustatult märgib, on kabotaažireisid üldjuhul vaid rahvusvaheliste merereiside osad. Juhul kui siseriiklikud õigusaktid on üksteisega vastuolus, siis ei oleks nii mõnigi kabotaažireis tehniliselt võimalik. Öeldut selgitagu järgmine näide:

33. Määruse artikli 3 lõike 3 kohaselt peab olema võimalik, et näiteks Madalmaade laev saab merereisil Portugalist Küprosele olemasoleva veojõudluse mõistliku kasutamise eesmärgil takistusteta teha ka kabotaažireise Mallorcalt Menorcale (Hispaania), Sardiiniast Sitsiiliasse (Itaalia) ja Kreetalt Rhodosele (Kreeka). Kui iga kabotaažireisi osa puhul tuleks kohaldada vastuvõtva riigi (Hispaania, Itaalia, Kreeka) õigusnorme ja kui need oleksid vastuolus üksteisega ja/või Madalmaade õigusnormidega, oleks vähemalt mõne kabotaažireisi teostamine praktiliselt võimatu. [11]

10 — Vt 22. mai 1985. aasta otsus kohtuasjas 13/83: parlament *vs.* nõukogu (EKL 1985, lk 1513, punkt 62); 13. detsembri 1989. aasta otsus kohtuasjas C-49/89: Corsica Ferries France (EKL 1989, lk 4441, punktid 10–12); 18. jaanuari 2001. aasta otsus kohtuasjas C-361/98: Itaalia *vs.* komisjon (EKL 2001, lk I-385, punktid 31–33) ja 18. juuni 1998. aasta otsus kohtuasjas C-266/96: Corsica Ferries France (EKL 1998, lk I-3949, punkt 55 jj).

11 — Teoreetiliselt võib laevapere ju iga reisi jaoks eraldi komplekteerida; majanduslikust seisukohast on see üldjuhul siiski teostamatu.

34. Eeltoodu mitte üksnes ei takistaks olemasoleva veojõudluse mõistlikku kasutamist, vaid mõjutaks ka teenuste osutamise vabadust. Teenuste osutamise vabadus on aga tagatud juhul, kui järjekindlalt kohaldatakse lipuriigi õigust.

35. Samuti võib öeldu kehtida olukorras, kus kabotaažireisid vahelduvad tühisõitudega. Ka selle kohta näide:

36. Prantsuse laev peab vedama lasti Marseille'st Korsikale (mõlemad Prantsusmaal). Reederil avaneb lisaks võimalus veoks Maltast Küprosele. Korsikalt Maltasse vedamiseks siiski sobivat kaupa ei leidu. Pakutakse aga kabotaažireisi Sardiiniast Sitsiiliasse (mõlemad Itaalias). Lühikesed rahvusvahelised reisid Korsika ja Sardiinia ning Sitsiilia ja Malta vahel tuleks läbida ilma lastita.

37. Selline veojõudluse kasutamine vastab teenuste osutamise vabaduse eesmärkidele määruse tähenduses. Kirjeldatud kabotaažireis ei oleks võimalik, kui rahvusvaheliste reiside puhul esitataks alati lasti olemasolu nõue ja laevaperet puudutavad Prantsusmaa õigusnormid oleksid vastuolus Itaalia õigusnormidega. See mõjutaks ka teenuste osutamise vabadust.

38. Kui alternatiivselt nõutaks rahvusvahelise merereisi „funktsionaalse ja kaubandusliku iseseisvuse" tõendamist, siis toodud näites tõendaks seda ilmselt kaubaveoleping Maltalt Küprosele. Tõendamine ei õnnestu, kui reederil ei ole järgnev veoleping mitte veel sõlmitud, vaid ta üksnes arvestab sellise võimalusega. Niisugusel juhul aga kahjustataks teenuste osutamise vabadust.

39. Seetõttu tuleb asuda seisukohale, et määruse liberaliseerivate eesmärkidega on kooskõlas üksnes määruse artikli 3 lõikes 3 sisalduva rahvusvahelise merereisi mõiste, mis hõlmab mis tahes merereisi, sõnasõnaline tõlgendamine.

40. Ka määruse artikli 3 lõike 2 *erandi eesmärgid* ei võimalda teha teistsugust järeldust.

41. Lähtudes saarekabotaaži liberaliseerimise [12] majanduslikust ja sotsiaalsest mõjust, nägi määruse artikli 3 lõige 2 ette vastuvõtva riigi õiguse kohaldamise, mis tagas 1999. aastani vastuvõtva riigi reederitele eelisseisundi.

12 — Vt määruse artikli 3 lõige 4.

42. Määruse artikli 3 lõikega 3 on siiski alates 1999. aastast ette nähtud laevaperega seotud küsimustes lipuriigi õiguse kohaldamine juhul, kui saarekabotaaž toimub rahvusvahelise merereisi raames laevaga, mille kogumahutavus on üle 650 tonni.

43. Kõnealune säte on üks osa kabotaažituru järk-järgulisest liberaliseerimisest määruse siseturuga seotud eesmärkide saavutamisel. Nimetatud tähenduses märkis komisjon juba 1997. aastal, et lipuriigi õiguse kohaldamise põhimõttest erandi säilitamise põhjused ei ole piisavalt veenvad, pigem nõuab rahvusvahelise kaubanduse olukord üldpõhimõtte võimalikult laiaulatuslikku kohaldamist. [13]

44. Ka eeltoodud põhjusel ei tule määruse peamisele eesmärgile, milleks on mereveoteenuste osutamise vabadus liikmesriikides, eelistada erandi eesmärke.

45. Öeldu ei anna seega alust järgida Agip Petroli ettepanekut ja jätta määrus teenuste osutamise vabaduse vahetu kohaldamise huvides täiesti tähelepanuta. See oleks vastuolus ka EÜ artikli 51 lõike 1 erandiga. [14]

46. Tulenevalt määruse peamistest eesmärkidest ei saa erandit siiski tõlgendada laiendavalt. Määruse artikli 3 lõikeid 2 ja 3 tuleb nende koosmõjus seetõttu mõista nii, et lõike 2 erandit on vaja kohaldada viisil, mis kahjustaks võimalikult vähe määruse peamisi eesmärke.

47. Eeltoodust järeldub, et lõige 2 on ka edaspidi kohaldatav riigisisestele faktilistele asjaoludele, kuid iga eelnev või järgnev rahvusvaheline merereis paigutab kabotaažireisi põhimõtteliselt siiski lõike 3 kohaldamisalasse, kui selle muud eeldused on täidetud.

48. Loomulikult tuleb silmas pidada lõike 2 ülejäänud kohaldamisala.

13 — Vt komisjoni aruanne nõukogule määruse (EMÜ) nr 3577/92 teenuste osutamise vabaduse põhimõtte kohaldamise kohta merevedudel liikmesriikides (1995–1996) rakendamise kohta ja saarekabotaaži liberaliseerimise sotsiaal-majandusliku mõju kohta, KOM(97) 296 (lõplik).

14 — Vt käesoleva ettepaneku punktid 29 ja 30.

49. Liikmesriigid tohivad eelkõige võtta meetmeid, et vältida *kuritarvituse eesmärgil lõikele 3 tuginemist, selleks et hiilida kõrvale* lõike 2 kohaldamisalast.

50. Põhimõtteliselt ei saa lubada, et näiteks Kreeka lipu all sõitev laev teeks jätkuvalt ringreise Malta, Magnisi ja Gela vahel, kuid lasti veaks iga kord üksnes Magnisi ja Gela vahel. Sellisel juhul toimuks majanduslik tegevus tõepoolest ainult Itaalia territooriumil ja Itaalia õigusnormide kohaldamist vältides.

51. Tuginemine ühenduse õigusele kuritarvituse eesmärgil ei ole nimelt lubatud ja liikmesriikidel on õigus takistada EÜ asutamislepingust tulenevate võimaluste kasutamist siseriiklike õigusnormide kohaldamise vältimiseks. Lähtuvalt objektiivsetest kriteeriumitest võivad siseriiklikud kohtud seetõttu üksikjuhtudel võtta arvesse kuritarvitamist, mille eesmärk on hoida ära ühenduse õiguse kohaldamine. [15]

52. Kirjeldatud käitumisele hinnangu andmisel peavad nad aga silmas pidama nende sätete eesmärki. [16] Pealegi lähevad meetmed, mille peamine eesmärk ei ole siseriikliku õiguse eiramise takistamine, vaid mis lähtuvad üksnes üldisest kuritarvitamise kahtlusest, üldjuhul kaugemale sellest, mis on kuritarvitamise takistamiseks vajalik ja ühenduse õigusega lubatud. [17]

53. Määruse artikli 3 lõike 2 kohaldamise vältimise takistamiseks ei saa seega nõuda ei lasti vedamist rahvusvahelisel merereisil ega ka rahvusvahelise merereisi „funktsionaalse ja kaubandusliku iseseisvuse" üldist tõendamist.

54. Nagu eespool kirjeldatud, [18] piiraks lasti olemasolu nõue rahvusvahelisel merereisil oluliselt kabotaaži võimalusi. Eelotsusetaotluse esitanud kohus selgitas veenvalt, et sellest tulenevalt oleks näiteks saarekabotaaž Itaalia saartel õlitranspordi valdkonnas enamjaolt võimatu. Samuti juhtis Norra valitsus õigustatult tähelepanu sellele, et erialused, näiteks õlitankerid, mis saavad peale võtta ainult ühte tüüpi lasti, ei leia tihti kaubasadamas edasiseks veoks sobivat kaupa ja ei saa seetõttu kabotaažireise samuti üldse korraldada.

15 — Vt eelkõige 9. märtsi 1999. aasta otsus kohtuasjas C-212/97: Centros (EKL 1999, lk I-1459, punktid 24 ja 25).

16 — Vt eespool 15. joonealuses märkuses viidatud otsus kohtuasjas Centros, punkt 25.

17 — Vt 11. märtsi 2004. aasta otsus kohtuasjas C-9/02: De Lasteyrie du Saillant (EKL 2004, lk I-2409, punktid 50–52) ja 15. septembri 2005. aasta otsus kohtuasjas C-464/02: komisjon *vs.* Taani Kuningriik (EKL 2005, lk I-7929, punktid 67 ja 68).

18 — Vt käesoleva ettepaneku punktid 31–37.

55. Lasti vedamise nõue rahvusvahelisel merereisil ületab meetmeid, mis on kuritarvitamise takistamiseks vajalikud ja ühenduse õigusega lubatud. Kaitse õigusnormide kohaldamise vältimise eest ei saa õigustada kabotaaživabaduse sedavõrd ulatuslikku piiramist.

56. Kreeka valitsuse ja komisjoni arvamuse kohaselt peab ühenduse reeder õigusnormide kohaldamise vältimise takistamiseks igal juhul muul viisil tõendama, et tema saarekabotaažile eelnev või järgnev rahvusvaheline lastita reis on funktsionaalselt ja kaubanduslikult iseseisev. Eeltoodu kohaselt peaks rahvusvahelise lastita merereisi ebaolulisus, täiendav iseloom ja majanduslik põhjendatus olema tõendatud. Selline järeldus eeldab järjepidevalt kogu merereisi ettekavandamist.

57. Kirjeldatud nõudmised võivad piirata ühenduse reederite majanduslikku tegevusvabadust ja mereveoteenuste osutamise vabadust. [19] Norra valitsus märkis õigustatult, et pealegi kujutavad merereiside kavandamine ja lepingud endast ärisaladust, mille hoidmine on üldiselt eriti oluline. Neid ei pea põhimõtteliselt avalikustama.

19 — Vt käesoleva ettepaneku punkt 38.

58. Norra valitsus märkis samuti õigustatult, et nii tekib täiendav järgnevate veolepingute majandusliku otstarbekuse hindamise probleem. Erinevad hinnangud ja õigete kriteeriumite küsimus võib tekitada märkimisväärsel määral ebakindlust, mis võib mereveoteenuste osutamise vabadust omakorda oluliselt kahjustada.

59. Üldine nõue tõendada rahvusvahelise merereisi „funktsionaalset ja kaubanduslikku iseseisvust" ületaks piiranguid, mis on ühenduse õigusega kuritarvitamise takistamiseks lubatud.

60. Vajadus takistada normide kohaldamise vältimist õigustab vaid erandkorras nõuet tõendada saarekabotaažile eelnevaid või järgnevaid äritehinguid. Selleks peab liikmesriigil igal konkreetsel juhul olema vähemalt alus kahtlustada, et tegemist on määruse artikli 3 lõike 2 kohaldamise vältimisega.

61. Lisaks ei tohi vastava tõendamise nõuet esitada nii, et see piirab teenuste osutamise vabadust rohkem, kui on vaja kuritarvitamise vältimiseks. Selles suhtes tuleb usutavat teavet kabotaažireisi kohta määruse artikli 3 lõike 3 tähenduses lugeda piisavaks tõendiks.

## V. Ettepanek

62. Eeltoodust lähtudes teen Euroopa Kohtule ettepaneku vastata Tribunale Amministrativo Regionale per la Sicilia eelotsuse küsimusele järgmiselt:

Määruse nr 3577/92 artikli 3 lõikes 3 sisalduv mõiste „[merereis, millele] eelneb või järgneb merereis teise liikmesriiki või teisest liikmesriigist", hõlmab põhimõtteliselt iga merereisi teise riiki või teisest riigist, sõltumata lasti olemasolust laeva pardal ja/või merereisi „funktsionaalsest ja kaubanduslikust iseseisvusest". Pigem tuleb kaitse määruse nr 3577/92 artikli 3 lõikes 2 ettenähtud õigusnormide kohaldamise vältimise eest tagada nii, et teenuste osutamise vabaduse põhimõtet ei piirata määruse nr 3577/92 artikli 3 lõike 3 kohaldamisel liikmesriikides rohkem kui vaja.