Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (kaheksas koda)

12. oktoober 2016*

Eelotsusetaotlus — Direktiiv 96/75/EÜ — Prahtimise ja hinnakujunduse süsteemid siseveetranspordi valdkonnas — Ulatus — Artikli 1 punkt b — Mõiste „vedaja“ — Artikkel 2 — Lepingute sõlmimise ja hindade kokkuleppimise vabadus

Kohtuasjas C-92/15,

mille ese on ELTL artikli 267 alusel hof van beroep te Antwerpen'i (Antwerpeni apellatsioonikohus, Belgia) 15. detsembri 2014. aasta otsusega esitatud eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse 25. veebruaril 2015, menetluses

Sven Mathys

versus

De Grave Antverpia NV,

EUROOPA KOHUS (kaheksas koda),

koosseisus: koja president M. Vilaras, kohtunikud J. Malenovský ja D. Šváby (ettekandja),

kohtujurist: M. Bobek,

kohtusekretär: A. Calot Escobar,

arvestades kirjalikku menetlust,

arvestades seisukohti, mille esitasid:

— De Grave Antverpia NV, esindaja: *advocaat* T. Kegels,

— Euroopa Komisjon, esindajad: L. Nicolae ja F. Wilman,

arvestades pärast kohtujuristi ärakuulamist tehtud otsust lahendada kohtuasi ilma kohtujuristi ettepanekuta,

on teinud järgmise

* Kohtumenetluse keel: hollandi.

otsuse

1 Eelotsusetaotlus puudutab küsimust, kuidas tõlgendada nõukogu 19. novembri 1996. aasta direktiivi 96/75/EÜ, mis käsitleb riigisiseses ja rahvusvahelises siseveetranspordis prahtimise ja hinnakujunduse süsteeme ühenduses (ELT 1996, L 304, lk 12; ELT eriväljaanne 07/02, lk 508), artikli 1 punkti b ja artiklit 2.

2 See taotlus esitati Sven Mathysi ja De Grave Antverpia NV (edaspidi „DGA“) vahelises vaidluses selle üle, kas leping, millega DGA volitas S. Mathysi vedama liivapartiisid mööda siseveeteid kahe kindlaksmääratud punkti vahel Belgia territooriumil ajavahemikul 1. märtsist 2005 kuni 31. detsembrini 2006, on kehtiv ja kuidas seda lepingut täita.

Õiguslik raamistik

Liidu õigus

3 Direktiivi 96/75 põhjendused 1, 3 ja 5 on sõnastatud järgmiselt:

„maanteede ja raudteede ülekoormatusega, liiklusohutusega, keskkonnaga, energiasäästuga ja kodanike elukvaliteediga seotud kasvavad probleemid eeldavad, et avalikkuse huvides arendataks edasi ja kasutataks paremini siseveetranspordi võimalusi, eelkõige selle konkurentsivõime parandamise kaudu;

[...]

siseturu ladusaks toimimiseks vajab siseveetransport kohandamist, prahtimise korraldamine rotatsiooni alusel aitab liikuda suurema kommertspaindlikkuse ning vaba prahtimis- ja hinnakujundussüsteemi suunas;

[...]

vastavalt subsidiaarsuspõhimõttele on turu järk-järgult liberaliseerimiseks vajalik ja piisav ühenduse tasandil ühetaolise ajakava kehtestamine, kusjuures liikmesriikidele jääb kohustus kõnealune liberaliseerimine ellu viia“.

4 Vastavalt direktiivi 96/75 artikli 1 punktis a toodud määratlusele seisneb „prahtimise rotatsioonisüsteem“ põhiliselt eelnevalt kindlaksmääratud hinnaga veotaotluste eraldamises kiprite vahel rotatsiooni korras prahtimisvahendajate kaudu.

5 Selle direktiivi artikli 1 punkti b kohaselt on „vedaja“ ühe või mitme siseveelaeva omanik või kasutaja.

6 Direktiivi artikkel 2 sätestab:

„Ühenduses toimuva riigisisese ja rahvusvahelise siseveetranspordi valdkonnas sõlmivad asjaomased pooled lepingud vabalt ja lepivad hinnad vabalt kokku.“

7 Direktiivi 96/75 artiklid 3–6 kehtestavad üleminekukorra, mis kehtis 1. jaanuarini 2000. Kui selle direktiivi artikli 1 punktis a esineva mõiste „prahtimise rotatsioonisüsteem“ määratlus välja arvata, siis kasutatakse nimetatud direktiivis mõistet „vedaja“ üksnes üleminekukorda puudutavates sätetes, täpsemalt direktiivi artikli 3 teises taandes ja artikli 6 esimeses ja teises taandes.

8 Lisaks näevad sama direktiivi artiklid 7 ja 8 ette ning kehtestavad mehhanismi, millega siseveetransporditurtu tõsise häire korral võib komisjon võtta sobivaid meetmeid ja eelkõige meetmeid, mis on kavandatud, vältimaks kõnealusel turul pakkumisel oleva veojõudluse mis tahes suurenemist, ilma et see piiraks sel ajal kehtinud nõukogu 27. aprilli 1989. aasta määruse (EMÜ) nr 1101/89 siseveetranspordi struktuurilise tõhustamise kohta (EÜT 1989, L 116, lk 25) kohaldamist, mille eesmärk oli laevade hävitamise kaudu võidelda selle turu teatavates osades täheldatud teatava struktuurilise ülemahutavusega.

9 Lõpetuseks täpsustavad direktiivi 96/75 artiklid 9–11 vastavalt selle sätete ülevõtmise üksikasjad, selle jõustumise kuupäeva ja asjaolu, et see direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Belgia õigus

10 Põhikohtuasja vaidlust reguleerivad peamiselt järgmised õigusnormid: ühelt poolt 5. mai 1936. aasta wet op de binnenbevrachting (seadus prahtimise kohta siseveekogudel) (*Belgisch Staatsblad*, 10.6.1936, lk 4190), ja teiselt poolt 26. juuni 1967. aasta wet betreffende het statuut van de tussenpersonen op het gebied van het goederenvervoer (seadus kaupade veo lisateenuste kohta) (*Belgisch Staatsblad*, 27.9.1967, lk 10121).

11 Eelotsusetaotlusest ilmneb, et 5. mai 1936. aasta seadus prahtimise kohta siseveekogudel sätestab oma artiklis 1, et see seadus reguleerib kõiki kokkuleppeid, mille eesmärk on kasutada siseveeteelaeva kauba vedamiseks või ladustamiseks, kui ei ole kokku lepitud teisiti.

12 Nimetatud seaduse artikli 3 kohaselt käsitatakse selle seaduse kohaldamisel „prahtijana“ eeskätt isikut, kes tegutseb vahendajana laeva prahtimise lepingu sõlmimiseks (edaspidi ka „kaubaveomaakler“), „saatjana“ isikut, kes laeva lastimissadamas laadib, ja „kiprina“ kapten-laevaomanikku või palgatud kiprit.

13 5. mai 1936. aasta seadusest prahtimise kohta siseveekogudel ilmneb, et kaubaveomaakleri vahendustasu tuleb tasuda kipril alates hetkest, kui pärast laadimist esitatakse veokiri kiprile allkirjastamiseks, sõltumata lastist, mille eest talle pärast vedu tegelikult makstakse. Sama seaduse kohaselt ei tohi see vahendustasu ületada 10% lasti hinnast, muidu kaotab kaubaveomaakler õiguse vahendustasule.

14 Teiselt poolt tuleneb veel eelotsusetaotlusest, et põhikohtuasja menetluse raames tugineti 26. juuni 1967. aasta seadusele kaupade veo lisateenuste kohta. Vastavalt selle seaduse artikli 1 lõigetele 1 ja 2 tuleb ühelt poolt käsitada „ekspediitorina“ iga isikut, kes teostab tasu eest kaubavedu ja teeb seda enda nimel kolmandate isikute kaudu, ning teiselt poolt „vahendajana“ iga isikut, kes viib tasu eest kokku kaks või enam isikut eesmärgiga sõlmida nende vahel kaubaveoleping ja sekkub vajaduse korral selle lepingu sõlmimise protsessi üksnes oma volituste kandjana.

Põhikohtuasi ja eelotsuse küsimus

15 DGA kui „vedaja“ sõlmis 1. detsembril 2004 SCR Sibelco NV (edaspidi „Sibelco“) kui tellijaga veolepingu, võttes endale kohustuse vedada liivapartiisid mööda siseveeteid kahe kindlaksmääratud punkti vahel Belgia territooriumil ajavahemikul 1. detsembrist 2004 kuni 31. detsembrini 2006. Kokkulepitud veotasu, st veo hinda, eelotsusetaotluse esitanud kohtule ei avaldatud.

16 Eelotsusetaotlusest ilmneb, et DGA-l endal siseveelaevu ei ole.

17 2005. aasta alguses pidas DGA läbirääkimisi S. Mathysiga, kes oli siseveelaeva omanik, veotasu üle, mida nimetatud lepingu alusel tuli viimasele maksta ette nähtud vedude eest, mis varieerusid sõltuvalt sellest, kas S. Mathys nõustus end DGAga raamlepingu kaudu siduma või mitte.

18 1. märtsil 2005, pärast katseperioodi lõppu, sõlmis DGA kui tellija S. Mathysi kui vedajaga niisuguse raamlepingu, mille alusel pidi viimane teostama vedu, mis konkreetselt vastas DGA kohustustele Sibelco ees.

19 Veotasuks lepiti seal kokku 3,37 eurot tonni transporditud liiva kohta, kõik kulud kaasa arvatud, lisades klausli kütteõli hinna muutumisest tingitud kohandamise kohta, samas kui DGA-le tuli maksta 4% vahendustasu. Selles raamlepingus täpsustati veel, et see oli kindlaks määratud saatja, st Sibelco deklareeritud kaubakoguste alusel ning et S. Mathys kohustus kasutama oma laeva eranditult nimetatud raamlepingu täitmiseks.

20 Olles eespool nimetatud raamlepingu täitmise ühepoolselt lõpetanud, nõudis S. Mathys DGA-lt erinevate summade maksmist, mille hulgas oli selle tõttu, et kõik vajalikud andmed ei olnud teada, jäänud hindamata üks summa, st põhiliselt DGA ja Sibelco kokku lepitud veotasu summa, mis vastas Sibelco poolt DGA-le makstud veotasu ja DGA poolt S. Mathysile makstud veotasu vahele, võrreldes viimase transporditud liivakogustega, lisaks võimalikele vahendustasudele, mida ta DGA-le alusetult maksis (edaspidi „veotasude erinevusest tingitud hüvitis“). DGA nõudis omalt poolt vastuhagis, et S. Mathysi kohustataks maksma hüvitist selle raamlepingu õigusvastase lõpetamise eest.

21 Esimeses kohtuastmes langetatud otsusega rahuldati S. Mathysi nõue osaliselt, kuid jäeti talle veotasude erinevusest tingitud hüvitis andmata, ja tunnistati põhimõtteliselt põhjendatuks DGA vastuhagi, määrates ekspertiisi, et arvutada välja kahju, mis viimasele tekitati sellega, et S. Mathys nimetatud raamlepingu lõpetas.

22 Selle kohtuotsuse peale esitatud apellatsiooni raames kordas S. Mathys oma nõuet veotasude erinevusest tingitud hüvitise saamiseks.

23 Selles osas väitis ta muu hulgas, et direktiivi 96/75 artikli 1 punkt b nõuab, et üksnes siseveelaeva omanik või kasutaja võib sõlmida veolepingu kui vedaja. Seetõttu ei saa keegi muu kui niisugune omanik või kasutaja sõlmida niisugust lepingut vedajana ning siseriiklik õigus, antud juhul 26. juuni 1967. aasta seadus kaupade veo lisateenuste kohta, ei saa anda vedajana veolepingu sõlmimise õigust ühelegi teisele isikule kui niisugusele omanikule või kasutajale.

24 Ta väidab veel, et tava, mis seisneb selles, et keegi muu kui siseveelaeva omanik või kasutaja sõlmib saatjaga veolepingu, et seejärel osutaks siseveelaeva omanik või kasutaja selle lepingu täitmiseks vajalikke teenuseid erinevatel tingimustel ja väiksema veotasu eest kui see, mis nimetatud lepingus kokku sätestatud, ja pealegi millest see omanik või kasutaja ei ole teadlik, on vastuolus direktiivi 96/75 artikliga 2.

25 S. Mathysi sõnul tuleneb sellest, et DGAd tuleb käsitada mitte kui vedajat, vaid kui kaubaveomaaklerit, st „prahtijat“ 5. mai 1936. aasta seaduse prahtimise kohta siseveekogudel artikli 3 tähenduses, mistõttu tuleks veolepingut lugeda sõlmituks otse Sibelco ja tema vahel. DGA oli ebaseaduslikult teeselnud tegutsemist Sibelco huvides kui vedaja, ainsa eesmärgiga mööda hiilida avalikul huvil põhinevatest sätetest, mis piiravad kaubaveomaaklerile makstavat vahendustasu.

26 Võttes arvesse S. Mathysi esitatud argumente leidis eelotsusetaotluse esitanud kohus, et tema menetluses oleva vaidluse lahendus võib sõltuda 5. mai 1936. aasta seaduse prahtimise kohta siseveekogudel artikli 3 kooskõlast direktiiviga 96/75.

27 Neil asjaoludel otsustas hof van beroep te Antwerpen (Antwerpeni apellatsioonikohus, Belgia) kohtuliku arutamise peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmise eelotsuse küsimuse:

„Kas Belgia 5. mai 1936. aasta seaduse prahtimise kohta siseveekogudel artikkel 3 on kooskõlas direktiivi 96/75/EÜ artiklitega 1 ja 2, kui isik, kes ei ole siseveelaeva omanik ega kasutaja, sõlmib vedajana veolepingu kauba veoks siseveeteedel, tegutsemata vahendajast „prahtijana“ seaduse prahtimise kohta siseveekogudel artikli 3 tähenduses?“

Eelotsuse küsimuse analüüs

28 Oma küsimusega soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas kauba veol siseveeteedel tuleb direktiivi 96/75 artikli 1 punkti b, mis määratleb „vedaja“ kui ühe või mitme siseveelaeva omaniku või kasutaja, ja selle direktiivi artiklit 2, mis sätestab, et selles valdkonnas sõlmivad asjaomased pooled lepingud vabalt, tõlgendada nii, et nendega on vastuolus niisugune siseriiklik õigusnorm nagu see, mida kohaldatakse põhikohtuasjas, mis lubab isikul, kes ei vasta sellele määratlusele, sõlmida veolepinguid kui vedaja.

29 Kõigepealt ilmneb direktiivi 96/75 põhjendustest 1, 3 ja 5 ning artikli 1 punktist a ja artiklist 2, et selle direktiivi peamine eesmärk on lõpetada konkreetne prahtimisvahendajate süsteem, mis kipritevahelist rotatsioonisüsteemi ja eelnevalt kindlaksmääratud veohindu kehtestades piiras kiprite õigust sõlmida klientidega lepinguid. Kuna seda süsteemi peetakse liidus kaupade siseveetranspordi arengu- ja konkurenstipiduriks, on nimetatud direktiivi eesmärk liberaliseerida siseturgu selles valdkonnas, kehtestades alates 1. jaanuarist 2000 ühelt poolt vaba prahtimissüsteemi, mis tühistab prahtimise rotatsioonisüsteemi, ja teiselt poolt vaba veohinnakujundussüsteemi, mis lõpetab igasuguse kohustuslike veohindade eelnevalt kokku leppimise.

30 Seega kehtestab direktiivi 96/75 artikkel 2 selle direktiivi põhimõtte, mille kohaselt kauba veol siseveeteedel „sõlmivad asjaomased pooled lepingud vabalt ja lepivad hinnad vabalt kokku“. Tuleb märkida, et selle sätte sõnastus ei piira kuidagi niisuguseid lepinguid sõlmima volitatud isikute ringi üksnes nendega, kes vastavad nimetatud direktiivi artikli 1 punktis b viidatud mõistele „vedaja“. Kasutades sõnastust „asjaomased pooled“ ilma neid määratlemata, ei välista nimetatud artikkel 2 seda, et mõni isik, kes ei ole vedaja selle artikli 1 punkti b tähenduses, võiks sõlmida veolepinguid selles valdkonnas.

31 Mis puudutab direktiivi 96/75 artikli 1 punkti b, mis selle direktiivi jaoks määratleb mõiste „vedaja“ kui „ühe või mitme siseveelaeva omaniku või kasutaja“, siis tuleb märkida, et selle sätte sõnastus ei viita kuidagi sellele, et kaupade siseveetranspordi valdkonnas veolepingu sõlmimiseks peab olema „vedaja“ nimetatud sätte tähenduses.

32 Lisaks tuleb märkida, et direktiiv 96/75 kasutab mõistet „vedaja“ üksnes oma artiklites 3 ja 6 seoses üleminekuperioodiga, millega tehti erand selle direktiivi artiklis 2 sätestatud põhimõttest ja mis lõppes 1. jaanuaril 2000. Seetõttu ei ole nimetatud direktiivi artikli 1 punktis b viidatud määratlusel alates sellest kuupäevast õigusmõju ning sellel ei saa olla mingit normatiivset väärtust, mis oleks niisuguses kontekstis nagu põhikohtuasjas asjakohane.

33 Siit järeldub, et direktiiv 96/75 piirdub konkreetselt nende kahe prahtimise rotatsioonisüsteemile iseloomuliku tunnuse keelamisega, nimelt eraldamissüsteem vastavalt sellele, millises järjekorras laevad vabanevad, ning eelnevalt kindlaksmääratud hindade süsteem. Seetõttu ei ole direktiivi eesmärk reguleerida üldiselt kaupade siseveeteedel veo lepinguid.

34 Järelikult, märkides küll, et direktiiv 96/75 ei nimeta kuidagi ühe poole osalemist kaupade siseveeteedel veo lepingutes „vahendajana“ või „prahtijana“, ei reguleeri see direktiiv kuidagi vahendajate või isikute osalemist, kes kaupade siseveetranspordi valdkonnas tegutsemiseks omavahendeid omamata

tegutsevad siiski isiklikult niisuguse veo teostamisel, nähes ette kipriteenuste kasutamise. Siseriiklikus õiguses kehtestatud nõue, et üks niisuguste lepingute osapool peab olema „vahendaja“ või „prahtija“ staatuses, ei oma seega nimetatud direktiivi tõlgendamisel tähtsust.

35 Direktiivi 96/75 asjakohastest põhjendustest ja sätetest tuleneb seega, et direktiiv ei reguleeri kõiki eelotsuse küsimuses viidatud elemente, st kas vedajana peab kaupade siseveteedel veo lepingu sõlmimiseks omama laeva, ja järelikult on direktiiv täiesti neutraalne.

36 Eeltoodud kaalutlusi arvesse võttes tuleb esitatud küsimusele vastata, et kaupade veol siseveeteedel tuleb direktiivi 96/75 artikli 1 punkti b, mis määratleb „vedaja“ kui ühe või mitme siseveelaeva omaniku või kasutaja, ja selle direktiivi artiklit 2, mis sätestab, et selles valdkonnas sõlmivad asjaomased pooled lepingud vabalt, tõlgendada nii, et nendega ei ole vastuolus niisugune siseriiklik õigusnorm nagu see, mida kohaldatakse põhikohtuasjas, mis lubab isikul, kes ei vasta sellele määratlusele, sõlmida veolepinguid kui vedaja.

Kohtukulud

37 Kuna põhikohtuasja poolte jaoks on käesolev menetlus eelotsusetaotluse esitanud kohtus poolelioleva 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 (kaheksas koda) otsustab:

Kaupade veol siseveeteedel tuleb nõukogu 19. novembri 1996. aasta direktiivi 96/75/EÜ, mis käsitleb riigisiseses ja rahvusvahelises siseveetranspordis prahtimise ja hinnakujunduse süsteeme ühenduses, artikli 1 punkti b, mis määratleb „vedaja“ kui ühe või mitme siseveelaeva omaniku või kasutaja, ja selle direktiivi artiklit 2, mis sätestab, et selles valdkonnas sõlmivad asjaomased pooled lepingud vabalt, tõlgendada nii, et nendega ei ole vastuolus niisugune siseriiklik õigusnorm nagu see, mida kohaldatakse põhikohtuasjas, mis lubab isikul, kes ei vasta sellele määratlusele, sõlmida veolepinguid kui vedaja.

Allkirjad