Oikeustapauskokoelma

UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (kahdeksas jaosto)

12 päivänä lokakuuta 2016*

Ennakkoratkaisupyyntö — Direktiivi 96/75/EY — Rahtausta ja hinnanmuodostusta koskevat yksityiskohtaiset säännöt tavaroiden sisävesikuljetuksissa — Soveltamisala — 1 artiklan b alakohta — Liikenteenharjoittajan käsite — 2 artikla — Sopimusvapaus ja hintojen neuvottelemisen vapaus

Asiassa C-92/15,

jossa on kyse SEUT 267 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyynnöstä, jonka hof van beroep te Antwerpen (Antwerpenin ylioikeus, Belgia) on esittänyt 15.12.2014 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut unionin tuomioistuimeen 25.2.2015, saadakseen ennakkoratkaisun asiassa

Sven Mathys

vastaan

De Grave Antverpia NV,

UNIONIN TUOMIOISTUIN (kahdeksas jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja M. Vilaras sekä tuomarit J. Malenovský ja D. Šváby (esittelevä tuomari),

julkisasiamies: M. Bobek,

kirjaaja: A. Calot Escobar,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä esitetyn,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

— De Grave Antverpia NV, edustajanaan T. Kegels, advocaat,

— Euroopan komissio, asiamiehinään L. Nicolae ja F. Wilman,

päätettyään julkisasiamiestä kuultuaan ratkaista asian ilman ratkaisuehdotusta,

on antanut seuraavan

* Oikeudenkäyntikieli: hollanti.

tuomion

1 Ennakkoratkaisupyyntö koskee rahtausta ja hinnanmuodostusta koskevista yksityiskohtaisista säännöistä tavaroiden kansallisissa tai kansainvälisissä sisävesikuljetuksissa yhteisössä 19.11.1996 annetun neuvoston direktiivin 96/75/EY (EYVL 1996, L 304, s. 12) 1 artiklan b alakohdan ja 2 artiklan tulkintaa.

2 Tämä pyyntö on esitetty asiassa, jossa asianosaisina ovat yhtäältä Sven Mathys ja toisaalta De Grave Antverpia NV (jäljempänä DGA) ja joka koskee sellaisen sopimuksen pätevyyttä ja täyttämistä, jolla DGA on antanut Mathysin tehtäväksi hiekan kuljettamisen sisävesiliikennealuksella kahden tietyn Belgiassa sijaitsevan paikan välillä 1.3.2005–31.12.2006.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

Unionin oikeus

3 Direktiivin 96/75 ensimmäisessä, kolmannessa ja viidennessä perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:

”maantie- ja rautatieliikenteen ruuhkautumiseen, liikenneturvallisuuteen, ympäristöön, energiansäästöön ja kansalaisten elämän laatuun liittyvät kasvavat ongelmat edellyttävät, että yleisen edun vuoksi sisävesiliikenteen tarjoamia mahdollisuuksia kehitetään voimakkaammin ja niitä hyödynnetään tehokkaammin parantamalla erityisesti alan kilpailukykyä,

– –

sisämarkkinoiden moitteeton toiminta edellyttää sisävesiliikenteen tavarakuljetusten osalta vuororahtausjärjestelmien mukauttamista kaupallisesti joustavammiksi, jotta saavutettaisiin rahtauksen ja kuljetusten hinnanmuodostuksen vapauteen perustuva järjestelmä,

– –

toissijaisuusperiaatteen noudattamiseksi on sekä tarpeen että riittävää, että yhteisön tasolla vahvistetaan yhtenäinen aikataulu markkinoiden asteittaiseksi vapauttamiseksi ja jätetään jäsenvaltioiden tehtäväksi tämän vapauttamisen toteuttaminen.”

4 Direktiivin 96/75 1 artiklan a alakohdassa esitetyn määritelmän mukaan ”vuororahtausjärjestelmällä” tarkoitetaan järjestelmää, jossa kuljetustilaukset jaetaan laivureille tietyn vuorojärjestelmän mukaisesti ja ennalta vahvistettuun hintaan rahtausvälityksen kautta.

5 Kyseisen direktiivin 1 artiklan b alakohdan mukaan ”liikenteenharjoittajalla” tarkoitetaan sitä, joka omistaa yhden tai useamman sisävesiliikennealuksen tai harjoittaa sillä tai niillä liikennettä.

6 Mainitun direktiivin 2 artiklassa säädetään seuraavaa:

”Yhteisössä harjoitettavassa tavaroiden kansallisessa tai kansainvälisessä sisävesiliikenteessä asianomaiset osapuolet tekevät sopimukset vapaasti ja neuvottelevat hinnoista vapaasti.”

7 Direktiivin 96/75 3–6 artiklassa säädetään siirtymäjärjestelmästä, jonka voimassaolo päättyi 1.1.2000. Ellei kyseisen direktiivin 1 artiklan a alakohdassa olevaa ”vuororahtausjärjestelmän” määritelmää oteta huomioon, sanaa ”liikenteenharjoittaja” käytetään yksinomaan kyseistä järjestelmää koskevissa säännöksissä, eli täsmällisemmin mainitun direktiivin 3 artiklan toisessa luetelmakohdassa ja 6 artiklan ensimmäisessä ja toisessa luetelmakohdassa.

8 Saman direktiivin 7 ja 8 artiklassa säädetään lisäksi mekanismista, jolla Euroopan komissio voi silloin, kun kyseessä on sisävesiliikenteen vakava markkinahäiriö, toteuttaa aiheelliset toimenpiteet ja erityisesti toimenpiteet, joiden tarkoituksena on estää kyseisillä markkinoilla tarjolla olevan kuljetuskapasiteetin lisääminen, sanotun kuitenkaan rajoittamatta sisävesiliikenteen rakenteellisista parannuksista 27.4.1989 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 1101/89 (EYVL 1989, L 116, s. 25) soveltamista; viimeksi mainittu asetus oli tuolloin voimassa, ja sen tarkoituksena oli torjua markkinoiden tietyissä osissa todettua rakenteellista ylikapasiteettia romuttamalla aluksia.

9 Direktiivin 96/75 9–11 artiklassa täsmennetään lopuksi direktiivin säännösten täytäntöönpanoa koskevat yksityiskohtaiset säännöt, direktiivin voimaantulon ajankohta ja se, että direktiivi on osoitettu jäsenvaltioille.

Belgian oikeus

10 Pääasiaan sovellettava kansallinen lainsäädäntö muodostuu ennen kaikkea yhtäältä sisävesirahtauksesta 5.5.1936 annetusta laista (wet op de binnenbevrachting; Belgisch Staatsblad, 10.6.1936, s. 4190) ja toisaalta välittäjien asemasta tavaraliikenteen alalla 26.6.1967 annetusta laista (wet betreffende het statuut van de tussenpersonen op het gebied van het goederenvervoer; Belgisch Staatsblad, 27.9.1967, s. 10121).

11 Ennakkoratkaisupyynnöstä ilmenee, että sisävesirahtauksesta 5.5.1936 annetun lain 1 §:ssä säädetään, että kyseistä lakia sovelletaan kaikkiin sopimuksiin, joiden tavoitteena on käyttää sisävesiliikennealusta tavaroiden kuljetukseen tai varastointiin, ellei toisin ole sovittu.

12 Mainitun lain 3 §:n mukaan kyseisen lain soveltamista varten ”rahtaajalla” (bevrachter) tarkoitetaan sitä, joka toimii välikätenä rahtaussopimuksen tekemistä varten (jäljempänä myös rahtimeklari), ”lähettäjällä” (afzender) sitä, joka lastaa aluksen lähtösatamassa, ja ”laivurilla” (schipper) laivuri-omistajaa tai palkattua laivuria.

13 Sisävesirahtauksesta 5.5.1936 annetusta laista seuraa, että laivurin on maksettava rahtimeklarille provisio, joka erääntyy maksettavaksi sillä hetkellä, kun konossementti esitetään laivurille allekirjoittamista varten, siitä rahtisummasta huolimatta, joka laivurille todellisuudessa maksetaan matkan päätteeksi. Kyseisen provision määrä ei saman lain mukaan voi ylittää 10:tä prosenttia rahtisummasta, tai muuten rahtimeklari menettää oikeutensa provisioon.

14 Ennakkoratkaisupyynnöstä ilmenee toisaalta myös, että pääasiassa on vedottu välittäjien asemasta tavaraliikenteen alalla 26.6.1967 annettuun lakiin. Kyseisen lain 1 §:n 1 ja 2 momentin mukaan yhtäältä ”huolitsijana” (vervoercommissionnair) pidetään henkilöä, joka sitoutuu korvausta vastaan kuljettamaan tavaroita ja toteuttaa kyseisen kuljetuksen omissa nimissään kolmansia osapuolia käyttäen, ja toisaalta ”kuljetusmeklarina” (vervoermakelaar) henkilöä, joka korvausta vastaan saattaa yhteen kaksi tai useampaa henkilöä siinä tarkoituksessa, että näiden välillä tehtäisiin tavaroiden kuljetussopimus, ja joka ei osallistu kyseisen sopimuksen tekemiseen muuten kuin asiakkaidensa edustajana.

Pääasia ja ennakkoratkaisukysymys

15 DGA teki liikenteenharjoittajana 1.12.2004 toimeksiantajan SCR Sibelco NV:n (jäljempänä Sibelco) kanssa kuljetussopimuksen, jossa DGA sitoutui kuljettamaan hiekkaa sisävesitse kahden tietyn Belgiassa sijaitsevan paikan välillä 1.12.2004–31.12.2006. Sovittua rahtimaksua, eli kuljetuksen hintaa, ei ole ilmoitettu kansallisessa tuomioistuimessa.

16 Ennakkoratkaisupyynnöstä ilmenee, ettei DGA:lla ollut sisävesialuksia.

17 Vuoden 2005 alussa DGA neuvotteli Mathysin, joka omisti sisävesialuksen, kanssa rahtimaksusta, joka Mathysille olisi maksettava mainitun sopimuksen täyttämiseen liittyvien kuljetusten suorittamisesta ja jonka määrä vaihtelisi sen mukaan, suostuisiko Mathys tekemään DGA:n kanssa puitesopimuksen.

18 DGA teki toimeksiantajana 1.3.2005 tällaisen puitesopimuksen Mathysin – joka toimi liikenteenharjoittajana – kanssa; tarkoituksena oli, että Mathys suorittaisi kuljetukset, jotka konkreettisesti vastasivat sitoumuksia, joihin DGA oli sitoutunut Sibelcoon nähden.

19 Rahtimaksun suuruudeksi vahvistettiin puitesopimuksessa 3,37 euroa tonnilta kuljetettua hiekkaa kaikkine kuluineen, kuitenkin siten, että sopimus sisälsi polttoöljyn hinnanvaihtelut huomioon ottavan joustolausekkeen, kun taas DGA:lle oli maksettava 4 prosentin suuruinen provisio. Kyseisessä puitesopimuksessa täsmennettiin lisäksi, että se oli laadittu rahtaajan, eli Sibelcon, ilmoittamien kuljetusmäärien perusteella ja että Mathys sitoutui käyttämään omaa alustaan yksinomaan mainitun puitesopimuksen täyttämiseen.

20 Sen jälkeen, kun Mathys oli yksipuolisesti lopettanut edellä mainitun puitesopimuksen täytäntöönpanon, se haastoi DGA:n oikeuteen ja vaati tätä maksamaan erilaisia rahamääriä, joihin sisältyi määrä, jonka suuruutta ei ole vahvistettu, koska kaikkia tarvittavia tietoja ei ole ollut saatavilla, mutta jonka suuruus on periaatteessa DGA:n ja Sibelcon sovitun rahtimaksun määrä, joka vastaa Sibelcon DGA:lle maksaman rahtimaksun ja DGA:n Mathysille tämän suorittamista hiekkakuljetuksista maksaman rahtimaksun erotusta, sekä mahdolliset provisiot, jotka se on perusteettomasti maksanut DGA:lle (jäljempänä rahtimaksun erotusta koskeva korvaus). DGA puolestaan vaati vastakanteessa, että Mathys velvoitettaisiin maksamaan sille korvaus puitesopimuksen laittomasta päättämisestä.

21 Alioikeudessa annetussa tuomiossa Mathysin vaatimus hyväksyttiin osittain, mutta hänelle ei myönnetty rahtimaksun erotusta koskevaa korvausta, ja hyväksyttiin lähtökohtaisesti myös DGA:n vastakanne ja määrättiin tehtäväksi asiantuntijaselvitys sen vahingon suuruuden määrittämiseksi, joka DGA:lle oli aiheutunut siitä, että Mathys irtisanoi mainitun puitesopimuksen.

22 Kyseisestä tuomiosta tekemässään valituksessa Mathys toisti vaatimuksensa rahtimaksun erotusta koskevasta korvauksesta.

23 Mathys väitti tältä osin muun muassa, että direktiivin 96/75 1 artiklan b alakohta merkitsee sitä, että ainoastaan sisävesialuksen omistaja tai sillä liikennettä harjoittava voi tehdä kuljetussopimuksen liikenteenharjoittajana. Näin ollen muu henkilö kuin tällainen omistaja tai liikennettä harjoittava henkilö ei voi tehdä tällaista sopimusta tässä ominaisuudessa, ja kansallisella lailla – tässä tapauksessa välittäjien asemasta tavaraliikenteen alalla 26.7.1967 annetulla lailla – ei voida antaa muulle henkilölle kuin tällaiselle omistajalle tai liikennettä harjoittavalle henkilölle oikeutta tehdä kuljetussopimus liikenteenharjoittajana.

24 Mathys väitti myös, että käytäntö, joka perustui siihen, että muu henkilö kuin sisävesialuksen omistaja tai sillä liikennettä harjoittava teki rahtaajan kanssa kuljetussopimuksen tarkoituksenaan antaa sitten kyseisen sopimuksen täyttämisen edellyttämät suoritukset sisävesialuksen omistajan tai sillä liikennettä harjoittavan suoritettavaksi erilaisin ehdoin ja sopimuksessa sovittua pienemmällä rahtimaksulla – minkä lisäksi kyseinen omistaja tai aluksella toimintaa harjoittava henkilö on tietämätön näistä muutoksista – on ristiriidassa direktiivin 96/75 2 artiklan kanssa.

25 Mathysin mukaan tästä seuraa, ettei DGA:ta voida pitää liikenteenharjoittajana vaan rahtimeklarina, eli sisävesirahtauksesta 5.5.1936 annetun lain 3 §:ssä tarkoitettuna ”rahtaajana”, joten olisi katsottava, että kuljetussopimus on tehty suoraan Sibelcon ja Mathysin välillä. Mathysin mukaan DGA on lainvastaisesti esiintynyt Sibelcoon nähden liikenteenharjoittajana kiertääkseen sellaisia pakottavia säännöksiä, jotka rajoittavat provisiota, jonka rahtimeklari voi saada.

26 Kansallinen tuomioistuin katsoo Mathysin esittämien argumenttien perusteella, että sen käsiteltävänä olevassa asiassa annettava ratkaisu voi riippua siitä, onko sisävesirahtauksesta 5.5.1936 annetun lain 3 § yhteensopiva direktiivin 96/75 kanssa.

27 Hof van beroep te Antwerpen (Antwerpenin ylioikeus, Belgia) on tässä tilanteessa päättänyt lykätä asian ratkaisua ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavan ennakkoratkaisukysymyksen:

”Onko Belgian sisävesirahtauksesta 5.5.1936 annetun lain 3 § direktiivin 96/75/EY 1 ja 2 artiklan mukainen sikäli kuin joku muu kuin sisävesialuksen omistaja tai henkilö, joka harjoittaa sillä liikennettä, tekisi tavaroiden sisävesikuljetusta koskevan sopimuksen liikenteenharjoittajana eikä esiintyisi sisävesirahtauksesta annetun lain 3 §:ssä tarkoitettuna välikätenä toimivana ’rahtaajana’?”

Ennakkoratkaisukysymyksen tarkastelu

28 Kansallinen tuomioistuin tiedustelee kysymyksellään, onko tavaroiden sisävesikuljetusten yhteydessä direktiivin 96/75 1 artiklan b alakohtaa – jonka mukaan ”liikenteenharjoittajalla” tarkoitetaan sitä, joka omistaa yhden tai useamman sisävesialuksen tai harjoittaa sillä tai niillä liikennettä – ja kyseisen direktiivin 2 artiklaa – jossa todetaan, että kyseisellä alalla asianomaiset osapuolet tekevät sopimukset vapaasti ja neuvottelevat hinnoista vapaasti – tulkittava siten, että ne ovat esteenä sellaiselle kansalliselle lainsäädännölle, josta on kyse pääasiassa ja jossa sallitaan se, että henkilö, joka ei täytä kyseistä määritelmää, tekee liikenteenharjoittajana kuljetussopimuksen.

29 Direktiivin 96/75 ensimmäisestä, kolmannesta ja viidennestä perustelukappaleesta, 1 artiklan a alakohdasta ja 2 artiklasta ilmenee ensinnäkin, että direktiivin pääasiallisena tarkoituksena on lopettaa erityinen rahtausvälitysjärjestelmä, jossa velvoitettiin noudattamaan laivureita koskevaa vuororahtausta ja ennakkoon vahvistettuja kuljetushintoja ja siten rajoitettiin näiden oikeutta tehdä sopimuksia asiakkaiden kanssa. Koska kyseistä järjestelmää pidetään esteenä Euroopan unionissa tapahtuvien tavaroiden sisävesikuljetusten kehitykselle ja kilpailukyvylle, mainitun direktiivin tarkoituksena on vapauttaa sisämarkkinat kyseisellä alalla saattamalla 1.1.2000 alkaen voimaan yhtäältä rahtauksen vapauteen perustuva järjestelmä, jolla kumotaan vuororahtausjärjestelmä, ja toisaalta kuljetusten hinnanmuodostuksen vapauteen perustuva järjestelmä, jolla lakkautetaan kaikki järjestelmät, jotka liittyvät pakollisten kuljetushintojen vahvistamiseen ennakkoon.

30 Näin ollen direktiivin 96/75 2 artiklassa ilmaistaan kyseisen direktiivin perusperiaate, jonka mukaan tavaroiden sisävesikuljetusten alalla ”asianomaiset osapuolet tekevät sopimukset vapaasti ja neuvottelevat hinnoista vapaasti”. On todettava, ettei kyseisen säännöksen sanamuodolla mitenkään rajoiteta niiden henkilöiden piiriä, jotka voivat tehdä tällaisia sopimuksia, ainoastaan niihin, jotka täyttävät mainitun direktiivin 1 artiklan b alakohdassa säädetyn liikenteenharjoittajan määritelmän. Koska mainitussa 2 artiklassa käytetään sanoja ”asianomaiset osapuolet” niitä sen enempää määrittelemättä, siinä ei suljeta pois sitä, että henkilö, joka ei ole direktiivin 1 artiklan b alakohdassa tarkoitettu ”liikenteenharjoittaja”, voisi tehdä kuljetussopimuksen kyseisellä alalla.

31 Direktiivin 96/75 1 artiklan b alakohdasta, jossa määritellään kyseisen direktiivin tarpeisiin ”liikenteenharjoittaja” siten, että sillä tarkoitetaan ”sitä, joka omistaa yhden tai useamman sisävesiliikennealuksen tai harjoittaa sillä tai niillä liikennettä”, on todettava, ettei kyseisessä säännöksessä ilmaista mitenkään, että henkilön olisi oltava kyseisessä säännöksessä tarkoitettu ”liikenteenharjoittaja” voidakseen tehdä kuljetussopimuksen sisävesiliikenteen tavarakuljetusten alalla.

32 Lisäksi on todettava, että sanaa ”liikenteenharjoittaja” käytetään direktiivissä 96/75 ainoastaan sen 3 ja 6 artiklassa, jotka koskevat siirtymäkautta, jonka aikana voidaan poiketa kyseisen direktiivin 2 artiklassa ilmaistusta periaatteesta ja joka päättyi 1.1.2000. Mainitun direktiivin 1 artiklan

b alakohdassa tarkoitetulla määritelmällä ei kyseisen päivämäärän jälkeen enää ole oikeudellista merkitystä, eikä sille voida antaa minkäänlaista merkityksellistä normatiivista arvoa sellaisessa asiayhteydessä, josta on kyse pääasiassa.

33 Tästä seuraa, että direktiivissä 96/75 rajoitutaan nimenomaisesti kieltämään kaksi vuororahtausvälityksen toiminnalle ominaista seikkaa, eli järjestelmä, jossa rahtausvuorot jaetaan sen järjestyksen mukaan, jossa alukset ovat saatavilla, ja järjestelmä, jossa hinnat vahvistetaan etukäteen. Direktiivin tarkoituksena ei näin ollen ole säännellä yleisesti sisävesiliikenteen tavarakuljetussopimuksia.

34 Näin ollen on todettava, että kun otetaan huomioon, ettei direktiivissä 96/75 mitenkään mainita osapuolen osallistumista sisävesiliikenteen tavarakuljetusten alalla tehtyihin sopimuksiin ”rahtimeklarina” tai ”rahtaajana”, siinä ei mitenkään säännellä rahtimeklareiden tai sellaisten henkilöiden toimintaa, joilla ei itsellään ole tarvittavia resursseja sisävesiliikenteen kuljetustoiminnan harjoittamiseksi mutta jotka siitä huolimatta sitoutuvat henkilökohtaisesti suorittamaan tällaisen kuljetuksen aikomuksenaan turvautua laivurin palveluihin. Sillä, että tällaisten sopimusten osapuoli luokitellaan kansallisessa oikeudessa ”rahtimeklariksi” tai ”rahtaajaksi”, ei näin ollen ole yhteyttä mainitun direktiivin tulkintaan.

35 Direktiivin 96/75 nyt käsiteltävän asian kannalta merkityksellisistä perustelukappaleista ja säännöksistä seuraa, ettei kyseisellä direktiivillä säännellä niitä seikkoja, joita ennakkoratkaisukysymys koskee, eli sitä, onko henkilöllä oltava käytössään alus, jotta kyseinen henkilö voi laillisesti tehdä liikenteenharjoittajana sisävesiliikenteen tavarakuljetusta koskevan sopimuksen, ja että kyseinen direktiivi on näin ollen tältä osin täysin neutraali.

36 Kun edellä olevat näkökohdat otetaan huomioon, esitettyyn kysymykseen on vastattava, että sisävesiliikenteen tavarakuljetusten yhteydessä direktiivin 96/75 1 artiklan b alakohtaa – jonka mukaan ”liikenteenharjoittajalla” tarkoitetaan sitä, joka omistaa yhden tai useamman sisävesialuksen tai harjoittaa sillä tai niillä liikennettä – ja kyseisen direktiivin 2 artiklaa – jossa todetaan, että kyseisellä alalla asianomaiset osapuolet tekevät sopimukset vapaasti – on tulkittava siten, etteivät ne ole esteenä sellaiselle kansalliselle lainsäädännölle, josta on kyse pääasiassa ja jossa sallitaan se, että henkilö, joka ei täytä kyseistä määritelmää, tekee liikenteenharjoittajana kuljetussopimuksen.

Oikeudenkäyntikulut

37 Pääasian asianosaisten osalta asian käsittely unionin tuomioistuimessa on välivaihe kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan asian käsittelyssä, minkä vuoksi kansallisen tuomioistuimen asiana on päättää oikeudenkäyntikulujen korvaamisesta. Oikeudenkäyntikuluja, jotka ovat aiheutuneet muille kuin näille asianosaisille huomautusten esittämisestä unionin tuomioistuimelle, ei voida määrätä korvattaviksi.

Näillä perusteilla unionin tuomioistuin (kahdeksas jaosto) on ratkaissut asian seuraavasti:

Sisävesiliikenteen tavarakuljetusten yhteydessä rahtausta ja hinnanmuodostusta koskevista yksityiskohtaisista säännöistä tavaroiden kansallisissa tai kansainvälisissä sisävesikuljetuksissa yhteisössä 19.11.1996 annetun neuvoston direktiivin 96/75/EY 1 artiklan b alakohtaa – jonka mukaan ”liikenteenharjoittajalla” tarkoitetaan sitä, joka omistaa yhden tai useamman sisävesiliikennealuksen tai harjoittaa sillä tai niillä liikennettä – ja kyseisen direktiivin 2 artiklaa – jossa todetaan, että kyseisellä alalla asianomaiset osapuolet tekevät sopimukset vapaasti – on tulkittava siten, etteivät ne ole esteenä sellaiselle kansalliselle lainsäädännölle, josta on kyse pääasiassa ja jossa sallitaan se, että henkilö, joka ei täytä kyseistä määritelmää, tekee liikenteenharjoittajana kuljetussopimuksen.

Allekirjoitukset