Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU MÄÄRUS (kaheksas koda)

21. juuni 2016*

Eelotsusetaotlus — Euroopa Kohtu kodukorra artikkel 99 — ELTL artikkel 101 — Maanteetransport — Rendi või tasu eest toimuvate kaupade autoveo teenuste hind, mis ei tohi olla madalam kui minimaalsed tegevuskulud — Konkurents — Kulude kehtestamine infrastruktuuri- ja transpordiministeeriumi poolt

Kohtuasjas C-121/16,

mille ese on ELTL artikli 267 alusel Tribunale di Cagliari (Cagliari kohus, Itaalia) 28. oktoobri 2015. aasta otsusega esitatud eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse 29. veebruaril 2016, menetluses

Salumificio Murru SpA

versus

Autotrasporti di Marongiu Remigio,

EUROOPA KOHUS (kaheksas koda),

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

kohtujurist: M. Szpunar,

kohtusekretär: A. Calot Escobar,

arvestades pärast kohtujuristi ärakuulamist tehtud otsust lahendada kohtuasi vastavalt Euroopa Kohtu kodukorra artiklile 99 põhistatud määrusega,

on teinud järgmise

määruse

1 Eelotsusetaotlus puudutab ELTL artikli 101 tõlgendamist koostoimes ELL artikli 4 lõikega 3.

2 Taotlus on esitatud kohtuvaidluses Salumificio Murru SpA ja Autotrasporti di Marongiu Remigio vahel seoses nõudega maksta summa, mis vastab erinevate transporditoimingute eest tegelikult makstud summa ja liikmesriigi õigusnormidega kehtestatud rendi või tasu eest toimuvate kaupade autoveoteenuste hinna erinevusele.

* Kohtumenetluse keel: itaalia.

Õiguslik raamistik

3 1. märtsi 2005. aasta seadusega nr 32, millega volitatakse valitsust muutma õigusnorme, mis puudutavad reisijate ja kaupade autovedusid (*Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana*, edaspidi „*GURI*“ nr 57, 10.3.2005, lk 5), soovitakse peamiselt sisse viia reguleeritud liberaliseerimine ja asendada varasem kohustusliku tariifivahemiku süsteem uue süsteemiga, mis põhineb maanteetranspordi teenuste vabalt läbiräägitaval hinnal.

4 1. märtsi 2005. aasta seaduses nr 32 sätestatud volituse alusel võttis Itaalia valitsus vastu mitu seadusandlikku dekreeti, sh 21. novembri 2005. aasta seadusandliku dekreedi nr 284 (*GURI* nr 6 regulaarne lisa, 9.1.2006), millega loodi Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica (autovedude ja logistika nõukogu, Itaalia), mis vastutab nõustamise eest, ja selle organina Osservatorio sulle attività di autotrasporto (autovedude seirekeskus, Itaalia, edaspidi „seirekeskus“), mis koosneb kümnest liikmest, kelle valib autovedude ja logistika nõukogu esimees, ja mille ülesanne on eelkõige liiklusohutuse ja sotsiaalkindlustuse alaste sätete täitmise järelevalve ja mis ajakohastab kauba autovedude suuliste lepingute suhtes kehtivat praktikat ja tava.

5 25. juuni 2008. aasta dekreetseaduse nr 112 (edaspidi „dekreetseadus nr 112/2008“) artikliga 83a vähendati 21. novembri 2005. aasta seadusandliku dekreediga nr 286 kehtestatud hindade liberaliseerimise ulatust, nähes suuliste lepingute kohta ette, et tasu, mida käsundiandjal maksta tuleb, ei või olla väiksem kui minimaalsed tegevuskulud, mille kindlaksmääramine on seirekeskuse ülesanne ning mis sisaldavad igakuiselt määratavat kütuse keskmist kulu läbitud kilomeetri kohta eri tüüpi sõidukitele ja protsendina osa autoveoettevõtja nendest tegevuskuludest, mida ta kannab kolmanda isiku arvel ja mille moodustab kütusekulu, mis määratakse kord poolaastas.

6 Eespool viidatud dekreetseaduse nr 112/2008 artikli 83a lõikes 10 sätestati: „[k]uni lõigetes 1 ja 2 nimetatud hinnangud [, mis reguleerisid seirekeskuse tööd,] ei ole veel kättesaadavad, töötab infrastruktuuri- ja transpordiministeerium välja eri sõidukitüüpide ühe sõidukilomeetri kütuse keskmise maksumuse näitaja ja selle osakaalu näitaja, lähtudes enda käsutuses olevatest andmetest, võttes arvesse majandusarengu ministeeriumi igal kuul kogutavaid andmeid autokütuse keskmise hinna kohta ning olles ära kuulanud kõige representatiivsemad vedajate ja tellijate ühendused.“

7 Artikli 83a lõikes 11 on märgitud, et „käesoleva artikli lõikeid 3 ja 10 kohaldatakse autokütuse hinna kõikumistele, mis on toimunud alates 1. jaanuarist 2009 või sellele kuupäevale järgnenud viimasest hinnakohandamisest alates“.

8 Infrastruktuuri- ja transpordiminsteerium avaldas seejärel alates 2009. aasta juunist kord kuus andmed kütuse keskmise kulu kohta, kuni hetkeni, kui 2. novembril 2011 avaldati seirekeskuse poolt 2010. aasta juulis koostatud tabelid.

9 Seaduse nr 190/2014 artikli 1 lõikega 248, mis jõustus 1. jaanuaril 2015, muudeti dekreetseaduse nr 112/2008 artiklit 83a, nii et pooled määravad tasu edaspidi iseseisvalt. Viimati nimetatud artikkel, mida on muudetud seadusega nr 190/2014, ei ole siiski põhikohtuasjale *ratione temporis* kohaldatav.

Põhikohtuasi ja eelotsuse küsimused

10 Salumificio Murru käest mõisteti äriühingu Autotrasporti di Marongiu Remigio kasuks välja 37 136,27 eurot, millele lisandusid viivised, kulud ning esindajatasud, viimase poolt osutatud veoteenuste maksmata tasude alusel vastavalt nende vahel sõlmitud suulisele lepingule, mis vastas eeskätt erinevusele tasutud summade ja nende summade vahel, mida tuli maksta vastavalt dekreetseaduse nr 112/2008 artikli 83a lõigetele 6–9.

11 Salumificio Murru esitas selle maksekäsu peale vastuväite, märkides eelkõige, et see säte on vastuolus põhiseaduse ja liidu õigusega. Autotrasporti di Marongiu Remigio palus jätta vastuväite rahuldamata.

12 Selles konktestis märgib eelotsusetaotluse esitanud kohus, et 4. septembri 2014. aasta kohtuotsusega API jt (C-184/13–C-187/13, C-194/13, C-195/13 ja C-208/13, EU:C:2014:2147) märkis Euroopa Kohus, et ELTL artiklit 101, koosmõjus ELL artikli 4 lõikega 3, tuleb tõlgendada nii, et sellega on vastuolus liikmesriigi õigusnormid nagu need, mida käsitletakse põhikohtuasjas, mille alusel ei tohi rendi või tasu eest toimuvate kaupade autoveo teenuste hind olla madalam kui minimaalsed tegevuskulud, mille määrab kindlaks organ, mis koosneb peamiselt asjassepuutuvate ettevõtjate esindajatest.

13 Ta märgib siiski, et viidatud kohtuotsuses käsitles Euroopa Kohus erinevat olukorda kui see, mis hetkel käsitlusel.

14 Eelotsusetaotluse esitanud kohtu sõnul puudutas see eelmine kohtuasi minimaalseid tegevuskulusid, mille kehtestas seirekeskus, mis koosneb peamiselt asjaomaste ettevõtjate esindajatest, samas kui põhikohtuasjas käsitletakse infrastruktuuri- ja transpordiministeeriumi kehtestatud minimaalseid kulusid. Seetõttu leiab ta, et 4. septembri 2014. aasta kohtuotsuses API jt (C-184/13–C-187/13, C-194/13, C-195/13 ja C-208/13, EU:C:2014:2147) esitatud juhiseid ei saa üle võtta põhikohtuasjas käsitletud õigusnormidele.

15 Arvestades 4. septembri 2014. aasta kohtuotsuse API jt (C-184/13–C-187/13, C-194/13, C-195/13 ja C-208/13, EU:C:2014:2147) punktides 50–57 esitatud kaalutlusi, küsib eelotsusetaotluse esitanud kohus siiski, kas sellised õigusnormid on vastuolus liikmesriikide kohustusega hoiduda võtmast või jõus hoidmast meetmeid, kaasa arvatud seadusandlikke ja haldusmeetmeid, mis võivad kahjustada ettevõtjatele kehtivate konkurentsieeskirjade kasulikku mõju.

16 Neil asjaoludel otsustas Tribunale di Cagliari (Cagliari kohus, Itaalia) menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:

„1. Kas ELTL artiklit 101 koostoimes ELL artikli 4 lõikega 3 tuleb tõlgendada nii, et sellega on vastuolus sellised liikmesriigi õigusnormid, nagu on sätestatud dekreetseaduse 112/2008 artikli 83a lõikes 10, osas, kus need näevad ette, et rendi või tasu eest toimuvate kaupade autoveo teenuste hind ei tohi olla madalam kui minimaalsed tegevuskulud, mille määrab kindlaks infrastruktuuri- ja transpordiministeerium, ning seda ei jäeta lepinguosalistele vabalt määrata?

2. Võttes arvesse, et infrastruktuuri- ja transpordiministeerium on avaliku võimu organ, siis kas siseturu konkurentsieeskirju võib liiklusohutuse kaitse eesmärgil liikmesriigi õigusnormidega piirata?“

Eelotsuse küsimuste analüüs

17 Kodukorra artikkel 99 näeb ette, et kui Euroopa Kohtule esitatud eelotsuse küsimus on identne küsimusega, millele Euroopa Kohus on juba vastuse andnud, või kui küsimusele võib vastuse selgelt tuletada kohtupraktikast või kui esitatud küsimusele antav vastus ei tekita põhjendatud kahtlust, võib Euroopa Kohus igal ajal ettekandja-kohtuniku ettepanekul ja pärast kohtujuristi ärakuulamist lahendada kohtuasja põhistatud määrusega.

18 Käesolevas asjas esitatud eelotsusetaotluse puhul tuleb seda sätet kohaldada.

19 Nende küsimustega, mida tuleb hinnata koos, soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas ELTL artiklit 101 koostoimes ELL artikli 4 lõikega 3 tuleb tõlgendada nii, et sellega on vastuolus liikmesriigi õigusnormid nagu põhikohtuasjas, mille alusel rendi või tasu eest toimuvate kaupade autoveo teenuste hind ei või olla madalam liikmesriigi ametiasutuse kehtestatud minimaalsetest tegevuskuludest.

20 Kuigi on tõsi, nagu nähtub Euroopa Kohtu väljakujunenud kohtupraktikast, et ELTL artikkel 101 käsitleb üksnes ettevõtjate käitumist, mitte liikmesriikide seadusandlikke või haldusmeetmeid, siis koosmõjus ELL artikli 4 lõikega 3, mis loob Euroopa Liidu ja liikmesriikide vahel koostöökohustuse, paneb nimetatud artikkel liikmesriikidele siiski kohustuse hoiduda võtmast või kehtivana hoidmast meetmeid, kaasa arvatud seadusandlikke või haldusmeetmeid, mis võiksid välistada ettevõtjatele kohaldatavate konkurentsieeskirjade kasuliku mõju (kohtuotsus, 4.9.2014, API jt., C-184/13–C-187/13, C-194/13, C-195/13 ja C-208/13, EU:C:2014:2147, punkt 28 ja seal viidatud kohtupraktika).

21 ELTL artiklit 101 koosmõjus EL artikli 4 lõikega 3 on rikutud siis, kui liikmesriik nõuab või soodustab ELTL artikliga 101 vastuolus olevate keelatud kokkulepete sõlmimist või tugevdab nende mõju või kui ta võtab oma õigusnormidelt nende riikliku iseloomu sel teel, et delegeerib eraõiguslikele ettevõtjatele vastutuse majandushuve puudutavate otsuste tegemiseks (kohtuotsus, 4.9.2014, API jt, C-184/13–C-187/13, C-194/13, C-195/13 ja C-208/13, EU:C:2014:2147, punkt 29 ja seal viidatud kohtupraktika).

22 Käesolevas asjas ei ole vaidlust selles, et dekreetseaduse nr 112/2008 artiklis 83a käsitletud minimaalsed kulud on kehtestatud infrastruktuuri- ja transpordiministeeriumi enda poolt pärast kõige representatiivsemate vedajate ja tellijate ühenduste ärakuulamist.

23 Võttes arvesse seda kulude kehtestamise korda, on ilmne, et liikmesriik ei ole sugugi võtnud oma õigusnormidelt nende riiklikku iseloomu sel teel, et delegeerib eraõiguslikele ettevõtjatele vastutuse majandushuve puudutavate otsuste tegemiseks.

24 Sellist järeldust ei sea kahtluse alla asjaolu, et dekreetseaduse nr 112/2008 artiklis 83a käsitletud minimaalsed kulud on kehtestatud pärast kõige representatiivsemate vedajate ja tellijate ühenduste ärakuulamist (vt selle kohta kohtuotsus, 4.9.2014, API jt, C-184/13–C-187/13, C-194/13, C-195/13 ja C-208/13, EU:C:2014:2147, punkt 30 ja seal viidatud kohtupraktika).

25 Samal põhjusel – võttes arvesse dekreetseaduse nr 112/2008 artiklis 83a käsitletud minimaalsete kulude kehtestamise korda infrastruktuuri- ja transpordiministeeriumi poolt – ei saa järeldada, et sellised õigusnormid nagu põhikohtuasjas võimaldavad tuvastada ettevõtjatevahelise kokkuleppe olemasolu ELTL artikli 101 tähenduses, mida avalik võim nõuab või soodustab või mille mõju ta tugevdab.

26 Selles tähenduses erineb põhikohtuasjas käsitletud olukord sellest, mida analüüsiti kohtuasjas, milles tehti 4. septembri 2014.aasta kohtuotsus API jt (C-184/13–C-187/13, C-194/13, C-195/13 ja C-208/13, EU:C:2014:2147), mille punktis 41 järeldas Euroopa Kohus, et seirekeskust tuleb pidada ettevõtjate ühenduseks ELTL artikli 101 tähenduses, kui ta võtab vastu autoveo minimaalseid tegevuskulusid kindlaks määravaid otsuseid.

27 Seetõttu ei tule siinses asjas hinnata, kas sellised õigusnormid nagu põhikohtuasjas kehtestavad konkurentsipiiranguid, mis on tegelikult vajalikud õiguspäraste eesmärkide rakendamise tagamiseks.

28 Võttes arvesse eelnevaid kaalutlusi, tuleb esitatud küsimusele vastata, et ELTL artiklit 101 koostoimes ELL artikli 4 lõikega 3 tuleb tõlgendada nii, et sellega ei ole vastuolus liikmesriigi õigusnormid nagu põhikohtuasjas, mille alusel rendi või tasu eest toimuvate kaupade autoveoteenuse hind ei või olla madalam liikmesriigi ametiasutuse kehtestatud minimaalsetest tegevuskuludest.

Kohtukulud

29 Kuna põhikohtuasja poolte jaoks on käesolev menetlus eelotsusetaotluse esitanud kohtus pooleli oleva asja üks staadium, otsustab kohtukulude jaotuse siseriiklik kohus.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (kaheksas koda) otsustab:

ELTL artiklit 101 koostoimes ELL artikli 4 lõikega 3 tuleb tõlgendada nii, et sellega ei ole vastuolus liikmesriigi õigusnormid nagu põhikohtuasjas, mille alusel rendi või tasu eest toimuvate kaupade autoveoteenuse hind ei või olla madalam liikmesriigi ametiasutuse kehtestatud minimaalsetest tegevuskuludest.

Allkirjad