Oikeustapauskokoelma

UNIONIN TUOMIOISTUIMEN MÄÄRÄYS (kahdeksas jaosto)

21 päivänä kesäkuuta 2016*

Ennakkoratkaisupyyntö — Unionin tuomioistuimen työjärjestyksen 99 artikla — SEUT 101 artikla — Maantiekuljetukset — Toisen lukuun suoritetun maanteiden tavarakuljetuspalvelun hinta ei voi olla vähimmäistoimintakustannuksia alempi — Kilpailu — Kustannukset vahvistaa infrastruktuuri- ja liikenneministeriö

Asiassa C-121/16,

jossa on kyse SEUT 267 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyynnöstä, jonka Tribunale di Cagliari (Cagliarin alioikeus, Italia) on esittänyt 28.10.2015 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut unionin tuomioistuimeen 29.2.2016, saadakseen ennakkoratkaisun asiassa

Salumificio Murru SpA

vastaan

Autotrasporti di Marongiu Remigio,

UNIONIN TUOMIOISTUIN (kahdeksas jaosto),

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

julkisasiamies: M. Szpunar,

kirjaaja: A. Calot Escobar,

päätettyään julkisasiamiestä kuultuaan ratkaista asian perustellulla määräyksellä unionin tuomioistuimen työjärjestyksen 99 artiklan mukaisesti,

on antanut seuraavan

määräyksen

1 Ennakkoratkaisupyyntö koskee SEUT 101 artiklan, luettuna yhdessä SEU 4 artiklan 3 kohdan kanssa, tulkintaa.

2 Tämä pyyntö on esitetty asiassa, jossa ovat vastakkain Salumificio Murru SpA ja Autotrasporti di Marongiu Remigio ja joka koskee eri kuljetuksista tosiasiallisesti maksetun määrän ja toisen lukuun suoritettavien maanteiden tavarakuljetuspalvelujen hinnan vahvistamisesta annetun kansallisen säännöstön mukaan maksettavaksi kuuluvan määrän välisen erotuksen maksamista.

* Oikeudenkäyntikieli: italia.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

3 Hallituksen valtuuttamisesta muuttamaan maanteiden henkilö- ja tavarakuljetusten alan sääntelyä 1.3.2005 annetulla lailla nro 32 (legge recante la delega al Governo per il riassetto del settore dell'autotrasporto di persone e cose; GURI nro 57, 10.3.2005, s. 5) oli tarkoituksena muun muassa toteuttaa säännelty vapauttaminen ja korvata aikaisempi sitoviin asteikkotariffeihin perustuva järjestelmä järjestelmällä, joka perustuu maantiekuljetuspalvelujen hintojen vapaaseen sopimiseen.

4 Italian hallitus antoi 1.3.2005 annetun lain nro 32 perusteella asetuksia (decreto legislativo), joihin kuuluu 21.11.2005 annettu laki nro 284 (Supplemento ordinario, GURI nro 6, 9.1.2006), jolla perustettiin Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica (Italian tiekuljetusten ja logistiikan yleinen neuvosto), jonka tehtävänä olivat neuvontapalvelut, ja sen alaisuudessa toimiva elin Osservatorio sulle attività di autotrasporto (Italian maantiekuljetusten seurantavirasto, jäljempänä Osservatorio), joka koostuu tiekuljetusten ja logistiikan yleisen neuvoston puheenjohtajan valitsemasta kymmenestä jäsenestä ja joka harjoittaa muun muassa liikenneturvallisuutta ja sosiaaliturvaa koskevien säännösten noudattamisen valvontaa ja päivittää suullisesti tehtyihin maantiekuljetuksiin sovellettavia käytäntöjä ja tapoja.

5 Asetuksen nro 112, joka annettiin 25.6.2008 (jäljempänä asetus nro 112/2008), 83 bis §:llä supistettiin 21.11.2005 annetulla asetuksella nro 286 käyttöön otetun tariffijärjestelmää koskevan vapauttamisen soveltamisalaa säätämällä suullisesti tehtyjen sopimusten osalta, että korvaus, jonka toimeksiantaja on velvollinen suorittamaan, ei saa alittaa vähimmäistoimintakustannuksia, joiden vahvistaminen annettiin Osservatorion tehtäväksi ja joihin sisältyivät kuukausittain vahvistettava polttoaineen keskikustannus ajokilometriä kohti ajoneuvolajeittain ja puolivuosittain vahvistettava prosenttiosuus toisen lukuun toimivan maantiekuljetusyrityksen toimintakustannuksista, joita edustavat polttoainekustannukset.

6 Asetuksen (decreto legge) nro 112/2008 83 bis §:n 10 momentissa säädetään, että ”niin kauan kuin [Osservatorion toimintaa sääntéleviä] 1 ja 2 momentissa tarkoitettuja päätöksiä ei ole käytettävissä, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (infrastruktuuri- ja liikenneministeriö) laatii hallussaan olevien tietojen ja Ministero dello Sviluppo Economicon (talouskehitysministeriö) kuukausittain tekemien maantiekuljetuksessa käytetyn dieselöljyn keskihintaa koskevien selvitysten perusteella indeksit polttoaineen hinnasta kilometriä kohti ja vastaavista prosenttiosuuksista ajoneuvolajeittain ja ajokilometreittäin kuljetustoiminnan harjoittajia ja toimeksiantajia parhaiten edustavia toimialajärjestöjä kuultuaan”.

7 Kyseisen 83 bis §:n 11 momentin mukaan ”tämän pykälän 3 ja 10 momentin säännöksiä sovelletaan dieselöljyn hinnan muutoksiin 1.1.2009 alkaen tai viimeisestä kyseisen ajankohdan jälkeen tehdystä tarkistuksesta lähtien”.

8 Infrastruktuuri- ja liikenneministeriö julkaisi tämän seurauksena kesäkuusta 2009 lähtien kuukausittain polttoaineen keskihintaa koskevat tiedot, kunnes se 2.11.2011 julkaisi heinäkuussa 2010 perustetun Osservatorion laatimat taulukot.

9 Lain nro 190/2014, joka tuli voimaan 1.1.2015, 1 §:n 248 momentilla muutettiin asetuksen nro 112/2008 83 bis §:ää siten, että korvauksen määrittäminen kuului tästä eteenpäin osapuolten sopimusvapauden piiriin. Viimeksi mainittua säännöstä, sellaisena kuin se on muutettuna lailla nro 190/2014, ei kuitenkaan voida ajallisesti soveltaa pääasiassa.

Pääasia ja ennakkoratkaisukysymykset

10 Salumificio Murru velvoitettiin maksamaan Autotrasporti di Marongiu Remigio -nimiselle yritykselle 37 136,27 euron määrä viivästyskorolla lisättynä sekä oikeudenkäyntikulut kyseisen yrityksen suullisen sopimuksen perusteella suorittamista kuljetuspalveluista maksamatta olevan hinnanosan, joka vastasi jo maksetun määrän ja asetuksen nro 112/2008 83 bis §:n 6–9 momentin mukaan maksettavaksi kuuluvan määrän erotusta.

11 Salumificio Murru on valittanut maksamismääräyksestä ja vedonnut muun muassa siihen, että kyseinen säännös on perustuslain ja unionin oikeuden vastainen. Autotrasporti di Marongiu Remigio on vaatinut valituksen hylkäämistä.

12 Tässä yhteydessä ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin esittää unionin tuomioistuimen todenneen 4.9.2014 antamassaan tuomiossa API ym. (C-184/13–C-187/13, C-194/13, C-195/13 ja C-208/13, EU:C:2014:2147), että SEUT 101 artiklaa – luettuna yhdessä SEU 4 artiklan 3 kohdan kanssa – on tulkittava siten, että sen kanssa ristiriidassa on kansallinen lainsäädäntö, jonka mukaan toisen lukuun maanteitse suoritettavien tavarakuljetusten hinta ei voi alittaa vähimmäistoimintakustannuksia, jotka vahvistaa elin, joka pääasiallisesti muodostuu asianomaisten talouden toimijoiden edustajista.

13 Se esittää kuitenkin, että unionin tuomioistuimen arvioitavana oli mainitussa tuomiossa nyt käsiteltävästä asiasta poikkeava tilanne.

14 Ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen mukaan mainitussa asiassa oli kyse pääasiallisesti asianomaisten talouden toimijoiden edustajista koostuvan elimen eli Osservatorion vahvistamista vähimmäistoimintakustannuksista, kun taas nyt käsiteltävässä pääasiassa on kyse infrastruktuuri- ja liikenneministeriön vahvistamista vähimmäiskustannuksista. Niinpä se katsoo, ettei 4.9.2014 annetusta tuomiosta API ym. (C-184/13–C-187/13, C-194/13, C-195/13 ja C-208/13, EU:C:2014:2147) ilmeneviä oikeusohjeita voida saattaa koskemaan pääasiassa kyseessä olevaa säännöstöä.

15 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee kuitenkin, kun otetaan huomioon 4.9.2014 annetun tuomion API ym. (C-184/13–C-187/13, C-194/13, C-195/13 ja C-208/13, EU:C:2014:2147) 50–57 kohta, onko tällainen säännöstö ristiriidassa sen jäsenvaltioille asetetun velvollisuuden kanssa, jonka mukaan näiden on oltava toteuttamatta tai pitämättä voimassa toimenpiteitä – vaikka ne olisivat lakeja tai asetuksia –, jotka ovat omiaan poistamaan yrityksiin sovellettavien kilpailusääntöjen tehokkaan vaikutuksen.

16 Tässä tilanteessa Tribunale di Cagliari (Cagliarin alioikeus, Italia) on päättänyt lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

”1) Onko SEUT 101 artiklaa, luettuna yhdessä SEU 4 artiklan 3 kohdan kanssa, tulkittava siten, että se on esteenä asetuksen (decreto legge) nro 112/2008 83 bis §:n 10 momentin kaltaiselle kansalliselle lainsäädännölle sikäli kuin toisen lukuun maanteitse suoritettavien tavarakuljetusten hinta ei sen mukaan voi alittaa infrastruktuuri- ja liikenneministeriön määrittämiä vähimmäistoimintakustannuksia eivätkä sopimuspuolet voi vapaasti sopia kyseisestä hinnasta?

2) Kun otetaan huomioon, että infrastruktuuri- ja liikenneministeriö on luonteeltaan julkinen viranomainen, voidaanko kilpailusääntöjä sisämarkkinoilla rajoittaa kansallisella lainsäädännöllä tieliikenneturvallisuuteen liittyvän tavoitteen saavuttamiseksi?”

Ennakkoratkaisukysymysten tarkastelu

17 Työjärjestyksen 99 artiklan mukaan on niin, että jos ennakkoratkaisukysymys on samanlainen kuin kysymys, johon unionin tuomioistuin on jo antanut ratkaisun, tai jos kysymykseen annettava vastaus on selvästi johdettavissa oikeuskäytännöstä tai jos ennakkoratkaisukysymykseen annettavasta vastauksesta ei ole perusteltua epäilystä, unionin tuomioistuin voi esittelevän tuomarin ehdotuksesta ja julkisasiamiestä kuultuaan milloin tahansa päättää ratkaista asian perustellulla määräyksellä.

18 Kyseistä määräystä on sovellettava nyt käsiteltävän ennakkoratkaisupyynnön yhteydessä.

19 Kysymyksillään, joita on aiheellista tarkastella yhdessä, kansallinen tuomioistuin tiedustelee olennaisilta osin sitä, onko SEUT 101 artiklaa – luettuna yhdessä SEU 4 artiklan 3 kohdan kanssa – tulkittava siten, että se on esteenä pääasiassa kyseessä olevan kaltaiselle kansalliselle säännöstölle, jonka mukaan toisen lukuun maanteitse suoritettavien tavarakuljetuspalvelujen hinta ei voi alittaa kansallisen hallintoviranomaisen vahvistamia vähimmäistoimintakustannuksia.

20 Unionin tuomioistuimen vakiintuneesta oikeuskäytännöstä ilmenee, että vaikka SEUT 101 artikla koskee ainoastaan yritysten toimintaa eikä kohdistu jäsenvaltioiden antamiin lakeihin tai asetuksiin, on kuitenkin niin, että mainitussa artiklassa – tarkasteltuna yhdessä Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden välistä yhteistyövelvollisuutta koskevan SEU 4 artiklan 3 kohdan kanssa – asetetaan jäsenvaltioille velvollisuus olla toteuttamatta tai pitämättä voimassa toimenpiteitä – vaikka ne olisivat lakeja tai asetuksia –, jotka ovat omiaan poistamaan yrityksiin sovellettavien kilpailusääntöjen tehokkaan vaikutuksen (tuomio 4.9.2014, API ym., C-184/13–C-187/13, C-194/13, C-195/13 ja C-208/13, EU:C:2014:2147, 28 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

21 Kyse on SEUT 101 artiklan, luettuna yhdessä SEU 4 artiklan 3 kohdan kanssa, rikkomisesta silloin, kun jäsenvaltio joko yhtäältä määrää yritykset tekemään SEUT 101 artiklan vastaisia yritysten välisiä yhteistoimintajärjestelyjä, edistää tällaisten järjestelyjen tekemistä taikka vahvistaa niiden vaikutuksia tai toisaalta poistaa omalta sääntelyltään sen valtiollisen luonteen siirtämällä yksityisille toimijoille vastuunsa tehdä taloutta ohjaavia päätöksiä (tuomio 4.9.2014, API ym., C-184/13–C-187/13, C-194/13, C-195/13 ja C-208/13, EU:C:2014:2147, 29 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

22 Nyt käsiteltävässä asiassa on riidatonta, että asetuksen nro 112/2008 83 bis §:ssä tarkoitetut vähimmäiskustannukset vahvistaa infrastruktuuri- ja liikenneministeriö itse kuljetustoiminnan harjoittajia ja toimeksiantajia parhaiten edustavia toimialajärjestöjä kuultuaan.

23 Kun otetaan huomioon tällainen vähimmäiskustannusten vahvistamistapa, on selvää, ettei jäsenvaltio ole poistanut omalta sääntelyltään sen valtiollista luonnetta siirtämällä vastuutaan taloutta ohjaavien päätösten tekemisestä yksityisille toimijoille.

24 Tällaista päätelmää ei saata kyseenalaiseksi se, että asetuksen nro 112/2008 83 bis §:ssä tarkoitetut vähimmäiskustannukset vahvistetaan kuljetustoiminnan harjoittajia ja toimeksiantajia parhaiten edustavien toimialajärjestöjen kuulemisen jälkeen (ks. vastaavasti tuomio 4.9.2014, API ym., C-184/13–C-187/13, C-194/13, C-195/13 ja C-208/13, EU:C:2014:2147, 30 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

25 Sitä, miten infrastruktuuri- ja liikenneministeriö vahvistaa asetuksen nro 112/2008 83 bis §:ssä tarkoitetut vähimmäiskustannukset, koskevien samojen syiden vuoksi ei voida katsoa, että pääasiassa kyseessä olevan säännöstön perusteella voitaisiin todeta SEUT 101 artiklassa tarkoitettu yritysten välinen yhteistoimintajärjestely, johon viranomaiset olivat velvoittaneet, jota ne olisivat edistäneet tai jonka vaikutuksia ne olisivat vahvistaneet.

26 Niinpä pääasian tilanne poikkeaa tilanteesta, jota käsiteltiin 4.9.2014 annetussa tuomiossa API ym. (C-184/13–C-187/13, C-194/13, C-195/13 ja C-208/13, EU:C:2014:2147), jonka 41 kohdassa unionin tuomioistuin katsoi, että Osservatoriota oli pidettävä SEUT 101 artiklassa tarkoitettuna yritysten yhteenliittymänä silloin, kun se tekee päätöksiä maantiekuljetusten vähimmäistoimintakustannusten vahvistamisesta.

27 Tästä syystä nyt käsiteltävässä asiassa ei ole tarpeen arvioida sitä, asetetaanko pääasiassa kyseessä olevan kaltaisessa säännöstössä sellaisia kilpailunrajoituksia, jotka ovat tosiasiallisesti tarpeen perusteltujen tavoitteiden saavuttamiseksi.

28 Esitettyyn kysymykseen on kaiken edellä mainitun perusteella vastattava, että SEUT 101 artiklaa – luettuna yhdessä SEU 4 artiklan 3 kohdan kanssa – on tulkittava siten, ettei se ole esteenä pääasiassa kyseessä olevan kaltaiselle kansalliselle säännöstölle, jonka mukaan toisen lukuun maanteitse suoritettavien tavarakuljetuspalvelujen hinta ei voi alittaa kansallisen hallintoviranomaisen vahvistamia vähimmäistoimintakustannuksia.

Oikeudenkäyntikulut

29 Pääasian asianosaisten osalta asian käsittely unionin tuomioistuimessa on välivaihe kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan asian käsittelyssä, minkä vuoksi kansallisen tuomioistuimen asiana on päättää oikeudenkäyntikulujen korvaamisesta.

Näillä perusteilla unionin tuomioistuin (kahdeksas jaosto) on määrännyt seuraavaa:

SEUT 101 artiklaa – luettuna yhdessä SEU 4 artiklan 3 kohdan kanssa – on tulkittava siten, ettei se ole esteenä pääasiassa kyseessä olevan kaltaiselle kansalliselle säännöstölle, jonka mukaan toisen lukuun maanteitse suoritettavien tavarakuljetuspalvelujen hinta ei voi alittaa kansallisen hallintoviranomaisen vahvistamia vähimmäistoimintakustannuksia.

Allekirjoitukset