TEISINGUMO TEISMO (aštuntoji kolegija) NUTARTIS

2016 m. birželio 21 d.*

„Prašymas priimti prejudicinį sprendimą — Teisingumo Teismo procedūros reglamento 99 straipsnis — SESV 101 straipsnis — Kelių transportas — Krovinių vežimo keliais už atlygį paslaugų kainos, kurios negali būti mažesnės už minimalias eksploatavimo išlaidas — Konkurencija — Infrastruktūros ir transporto ministerijos nustatomos išlaidos“

Byloje C-121/16

dėl *Tribunale di Cagliari* (Kaljario apylinkės teismas, Italija) 2015 m. spalio 28 d. sprendimu, kurį Teisingumo Teismas gavo 2016 m. vasario 29 d., pagal SESV 267 straipsnį pateikto prašymo priimti prejudicinį sprendimą byloje

**Salumificio Murru SpA**

prieš

**Autotrasporti di Marongiu Remigio**

TEISINGUMO TEISMAS (aštuntoji kolegija),

kurį sudaro kolegijos pirmininkas D. Šváby (pranešėjas), teisėjai J. Malenovský ir M. Vilaras,

generalinis advokatas M. Szpunar,

kancleris A. Calot Escobar,

atsižvelgęs į išklausius generalinį advokatą priimtą sprendimą išspręsti bylą motyvuota nutartimi pagal Teisingumo Teismo procedūros reglamento 99 straipsnį,

priima šią

**Nutartį**

1 Prašymas priimti prejudicinį sprendimą pateiktas dėl SESV 101 straipsnio, siejamo su ESS 4 straipsnio 3 dalimi, išaiškinimo.

2 Šis prašymas pateiktas nagrinėjant *Salumificio Murru SpA* ir *Autotrasporti di Marongiu Remigio* ginčą dėl sumos, kurią sudaro skirtumas tarp sumos, faktiškai sumokėtos už įvairias vežimo operacijas, ir sumos, mokėtinos pagal nacionalinės teisės nuostatas, kuriomis nustatoma krovinių vežimo keliais už atlygį paslaugų kaina, sumokėjimo.

* Proceso kalba: italų.

## Teisinis pagrindas

3 2005 m. kovo 1 d. Įstatymu Nr. 32, kuriuo vyriausybei pavedama reformuoti teisės aktus žmonių ir krovinių vežimo keliais srityje (GURI, Nr. 57, 2005 m. kovo 10 d., p. 5), siekta, be kita ko, įvesti reguliuojamą liberalizavimą ir ankstesnę privalomų dviribių tarifų sistemą pakeisti sistema, pagrįsta laisvomis derybomis dėl kainų už krovinių vežimo keliais paslaugas.

4 Įgyvendindama 2005 m. kovo 1 d. Įstatyme Nr. 32 numatytus įgaliojimus Italijos vyriausybė priėmė įvairių įstatyminių dekretų, kaip antai 2005 m. lapkričio 21 d. Įstatyminį dekretą Nr. 284 (GURI, Nr. 6 paprastasis priedas, 2006 m. sausio 9 d.), kuriuo įsteigta *Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica* (Vežimo keliais ir logistikos bendroji taryba, Italija), atliekanti konsultavimo funkciją, ir jos padalinys *Osservatorio sulle attività di autotrasporto* (Vežimo keliais priežiūros taryba, Italija, toliau – *Osservatorio*), kurią sudaro dešimt *Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica* pirmininko pasirinktų narių ir kuri, be kita ko, vykdo eismo saugumo ir socialinės apsaugos nuostatų laikymosi priežiūros funkcijas ir atnaujina praktiką bei papročius, taikomus žodžiu sudarytoms krovinių vežimo keliais sutartims.

5 Vėliau pagal 2008 m. birželio 25 d. Dekreto įstatymo Nr. 112 (toliau – Dekretas įstatymas Nr. 112/2008) 83a straipsnį sumažinta 2005 m. lapkričio 21 d. Įstatyminiu dekretu Nr. 286 įvesto tarifų liberalizavimo apimtis ir dėl žodžiu sudarytų sutarčių numatyta, kad užsakovo mokėtinas atlyginimas negali būti mažesnis už minimalias eksploatavimo išlaidas, kurias nustato *Osservatorio* ir kurios apima vidutines įvairių rūšių transporto priemonių išlaidas degalams už kilometrą, nustatomas kas mėnesį, ir kas pusmetį nustatomą procentine dalimi išreikštą vežimo keliais už atlygį įmonės eksploatavimo išlaidų dalį, kurią sudaro išlaidos degalams.

6 Dekreto įstatymo Nr. 112/2008 83a straipsnio 10 dalyje numatyta: „[k]ol bus parengti 1 ir 2 dalyse nurodyti sprendimai [kuriais reglamentuojama *Osservatorio* veikla], Infrastruktūros ir transporto ministerija, atsižvelgdama į įvairių rūšių transporto priemones ir nuvažiuojamą kilometražą, nustato išlaidų degalams už kilometrą ir atitinkamo poveikio dalies indeksus, remdamasi turimais duomenimis ir kas mėnesį Ekonominės plėtros ministerijos teikiamais vidutinės kelių transporto dyzelinių degalų kainos duomenimis, taip pat išklausiusi didžiausias profesines vežėjų asociacijas ir užsakovų asociacijas".

7 Pagal šio 83a straipsnio 11 dalį: „[š]io straipsnio 3 ir 10 dalys taikomos, atsižvelgiant į dyzelinių degalų kainos pokytį, nuo 2009 m. sausio 1 d. arba nuo paskutinio patikslinimo, atlikto po šios datos".

8 Taigi nuo 2009 m. birželio mėn. iki 2011 m. lapkričio 2 d., t. y. kol buvo paskelbtos 2010 m. liepos mėn. įteigtos *Osservatorio* parengtos lentelės, Infrastruktūros ir transporto ministerija kas mėnesį skelbė duomenis apie vidutines išlaidas degalams.

9 Pagal Įstatymo Nr. 190/2014, kuris įsigaliojo 2015 m. sausio 1 d., 1 straipsnio 248 dalį buvo pakeistas Dekreto įstatymo Nr. 112/2008 83a straipsnis numatant, kad atlyginimo sumas šalys pačios nustato derybomis. Tačiau šis straipsnis, kuris buvo pakeistas Įstatymu Nr. 190/2014, pagrindinei bylai netaikomas *ratione temporis*.

## Pagrindinė byla ir prejudiciniai klausimai

10 *Salumificio Murru* buvo nurodyta įmonei *Autotrasporti di Marongiu Remigio* sumokėti 37 136,27 EUR sumą su palūkanomis ir atlyginti bylinėjimosi išlaidas, kad būtų padengta skola už vežimo operacijas, minėtos įmonės atliktas pagal su *Salumificio Murru* žodžiu sudarytą sutartį, kuri lygi skirtumui tarp sumokėtų sumų ir sumų, mokėtinų pagal Dekreto įstatymo Nr. 112/2008 83a straipsnio 6–9 dalis.

11 Dėl tokio nurodymo *Salumificio Murru* pateikė prieštaravimą ir paaiškino, kad minėta nuostata yra nesuderinama su Konstitucija ir Sąjungos teise. *Autotrasporti di Marongiu Remigio* prašė atmesti prieštaravimą.

12 Tokiomis aplinkybėmis prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas nurodo, jog 2014 m. rugsėjo 4 d. Sprendime *API ir kt.* (C-184/13–C-187/13, C-194/13, C-195/13 ir C-208/13, EU:C:2014:2147) Teisingumo Teismas nusprendė, kad SESV 101 straipsnis, siejamas su ESS 4 straipsnio 3 dalimi, turi būti aiškinamas taip, kad pagal jį draudžiamos nacionalinės teisės nuostatos, kaip antai nagrinėjamos pagrindinėje byloje, pagal kurias krovinių vežimo keliais už atlygį paslaugų kainos negali būti mažesnės už minimalias eksploatavimo išlaidas, nustatomas įstaigos, kurią daugiausia sudaro suinteresuotųjų ūkio subjektų atstovai.

13 Tačiau jis nurodo, kad minėtame sprendime Teisingumo Teismas vertino situaciją, kuri skiriasi nuo nagrinėjamos šioje byloje.

14 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas nurodo, kad toje byloje buvo nagrinėjamos *Osservatorio*, kurią daugiausia sudaro suinteresuotųjų ūkio subjektų atstovai, nustatytos minimalios eksploatavimo išlaidos, o pagrindinėje byloje nagrinėjamos Infrastruktūros ir transporto ministerijos nustatytos minimalios išlaidos. Todėl jis mano, kad 2014 m. rugsėjo 4 d. Sprendime *API ir kt.* (C-184/13–C-187/13, C-194/13, C-195/13 ir C-208/13, EU:C:2014:2147) pateiktų išvadų negalima taikyti pagrindinėje byloje nagrinėjamoms teisės nuostatoms.

15 Atsižvelgdamas į 2014 m. rugsėjo 4 d. Sprendimo *API ir kt.* (C-184/13–C-187/13, C-194/13, C-195/13 ir C-208/13, EU:C:2014:2147) 50–57 punkte išdėstytus argumentus prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas klausia, ar tokios nuostatos suderinamos su valstybių narių pareiga nepriimti arba nepalikti galioti įstatymų ar kitų teisės aktų, galinčių panaikinti įmonėms taikomų konkurencijos taisyklių veiksmingumą.

16 Tokiomis aplinkybėmis *Tribunale di Cagliari* (Kaljario apylinkės teismas, Italija) nusprendė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šiuos prejudicinius klausimus:

„1. Ar SESV 101 straipsnis, siejamas su ESS 4 straipsnio 3 dalimi, turi būti aiškinamas taip, kad juo draudžiamos nacionalinė teisės nuostatos, kaip antai įtvirtintos Dekreto įstatymo Nr. 112/2008 83a straipsnio 10 dalyje, tiek, kiek krovinių vežimo keliais už atlygį paslaugų kainos negali būti mažesnės už minimalias eksploatavimo išlaidas, nustatomas Infrastruktūros ir transporto ministerijos, neleidžiant jų laisvai nustatyti sutarties šalims?

2. Ar atsižvelgiant į tai, kad Infrastruktūros ir transporto ministerija yra viešosios valdžios institucija, vidaus rinkos konkurencijos taisyklės gali būti suvaržytos nacionalinės teisės nuostatų, siekiant užtikrinti kelių eismo saugumą?“

## Dėl prejudicinių klausimų

17 Pagal Procedūros reglamento 99 straipsnį, jeigu klausimas, dėl kurio pateiktas prašymas priimti prejudicinį sprendimą, yra tapatus klausimui, dėl kurio Teisingumo Teismas jau yra priėmęs sprendimą, jeigu atsakymą į tokį klausimą galima aiškiai nustatyti iš teismo praktikos arba jeigu atsakymas į klausimą, dėl kurio pateiktas prašymas priimti prejudicinį sprendimą, nekelia jokių pagrįstų abejonių, Teisingumo Teismas, vadovaudamasis teisėjo pranešėjo siūlymu ir išklausęs generalinį advokatą, bet kada gali nuspręsti priimti sprendimą motyvuota nutartimi.

18 Ši nuostata taikytina nagrinėjant šį prašymą priimti prejudicinį sprendimą.

19 Savo klausimais, kuriuos reikia nagrinėti kartu, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar SESV 101 straipsnis, siejamas su ESS 4 straipsnio 3 dalimi, turi būti aiškinamas taip, kad juo draudžiamos nacionalinės teisės nuostatos, kaip antai nagrinėjamos pagrindinėje byloje, pagal kurias krovinių vežimo keliais už atlygį paslaugų kainos negali būti mažesnės už nacionalinės įstaigos nustatomas minimalias eksploatavimo išlaidas.

20 Kaip matyti iš nusistovėjusios Teisingumo Teismo praktikos, nors SESV 101 straipsnis taikomas tik įmonių veiklai ir netaikomas valstybių narių įstatymams ir kitiems teisės aktams, šis straipsnis, siejamas su Europos Sąjungos ir valstybių narių bendradarbiavimo pareigą įtvirtinančia ESS 4 straipsnio 3 dalimi, įpareigoja valstybes nares nepriimti arba nepalikti galioti įstatymų ar kitų teisės aktų, galinčių panaikinti įmonėms taikomų konkurencijos taisyklių veiksmingumą (2014 m. rugsėjo 4 d. Sprendimo *API ir kt.*, C-184/13–C-187/13, C-194/13, C-195/13 ir C-208/13, EU:C:2014:2147, 28 punktas ir jame nurodyta teismo praktika).

21 SESV 101 straipsnis, siejamas su ESS 4 straipsnio 3 dalimi, pažeidžiamas, kai valstybė narė įpareigoja ar skatina sudaryti SESV 101 straipsniui prieštaraujančius susitarimus ar sustiprina tokių susitarimų poveikį arba panaikina savo pačios teisės aktų valstybinį pobūdį, perduodama privatiems subjektams atsakomybę už sprendimus, turinčius poveikį ekonomikos sektoriui (2014 m. rugsėjo 4 d. Sprendimo *API ir kt.*, C-184/13–C-187/13, C-194/13, C-195/13 ir C-208/13, EU:C:2014:2147, 29 punktas ir jame nurodyta teismo praktika).

22 Šiuo atveju neginčijama, kad Dekreto įstatymo Nr. 112/2008 83a straipsnyje nurodytas minimalias išlaidas nustatė pati Infrastruktūros ir transporto ministerija, išklausiusi didžiausias vežėjų ir užsakovų asociacijas.

23 Atsižvelgiant į tokią nustatymo tvarką akivaizdu, kad valstybė narė nepanaikino savo pačios teisės aktų valstybinio pobūdžio, perduodama privatiems subjektams atsakomybę už sprendimus, turinčius poveikį ekonomikos sektoriui.

24 Tokios išvados nepaneigia tai, kad Dekreto įstatymo Nr. 112/2008 83a straipsnyje nurodytos minimalios išlaidos buvo nustatytos išklausius didžiausias vežėjų ir užsakovų asociacijas (šiuo klausimu žr. 2014 m. rugsėjo 4 d. Sprendimo *API ir kt.*, C-184/13–C-187/13, C-194/13, C-195/13 ir C-208/13, EU:C:2014:2147, 30 punktą ir jame nurodytą teismo praktiką).

25 Dėl tų pačių priežasčių, atsižvelgiant į tai, kaip Infrastruktūros ir transporto ministerija nustato Dekreto įstatymo Nr. 112/2008 83a straipsnyje nurodytas minimalias išlaidas, neturėtų būti manoma, kad tokios teisės nuostatos, kaip nagrinėjamos pagrindinėje byloje, leidžia daryti išvadą, jog egzistuoja įmonių susitarimas, kaip jis suprantamas pagal SESV 101 straipsnį, kurį sudaryti įpareigojo arba skatino arba kurio poveikį sustiprino viešosios valdžios institucijos.

26 Šiuo požiūriu situacija pagrindinėje byloje skiriasi nuo situacijos, nagrinėtos byloje, kurioje priimtas 2014 m. rugsėjo 4 d. Sprendimas *API ir kt.* (C-184/13–C-187/13, C-194/13, C-195/13 ir C-208/13, EU:C:2014:2147), kur 41 punkte Teisingumo Teismas nusprendė, jog *Osservatorio* turi būti laikoma įmonių asociacija, kaip ji suprantama pagal SESV 101 straipsnį, kai priima sprendimus, kuriais nustatomos minimalios vežimo keliais eksploatavimo išlaidos.

27 Todėl šiuo atveju nereikia vertinti, ar tokiomis teisės nuostatomis, kaip nagrinėjamos pagrindinėje byloje, įtvirtinami konkurencijos ribojimai, kurie būtini norint užtikrinti, kad būtų pasiekti teisėti tikslai.

28 Iš viso to, kas išdėstyta, matyti, kad į pateiktą klausimą reikia atsakyti, kad SESV 101 straipsnis, siejamas su ESS 4 straipsnio 3 dalimi, turi būti aiškinamas taip, kad juo draudžiamos nacionalinės teisės nuostatos, kaip nagrinėjamos pagrindinėje byloje, pagal kurias krovinių vežimo keliais už atlygį paslaugų kainos negali būti mažesnės už nacionalinės įstaigos nustatytas minimalias eksploatavimo išlaidas.

**Dėl bylinėjimosi išlaidų**

29 Kadangi šis procesas pagrindinės bylos šalims yra vienas iš etapų prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo nagrinėjamoje byloje, bylinėjimosi išlaidų klausimą turi spręsti šis teismas.

Remdamasis šiais motyvais, Teisingumo Teismas (aštuntoji kolegija) nusprendžia:

**SESV 101 straipsnis, siejamas su ESS 4 straipsnio 3 dalimi, turi būti aiškinamas taip, kad juo draudžiamos nacionalinės teisės nuostatos, kaip nagrinėjamos pagrindinėje byloje, pagal kurias krovinių vežimo keliais už atlygį paslaugų kainos negali būti mažesnės už nacionalinės įstaigos nustatytas minimalias eksploatavimo išlaidas.**

Parašai.