TIESAS RĪKOJUMS (astotā palāta)

2016. gada 21. jūnijā*

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu — Tiesas Reglamenta 99. pants — LESD 101. pants — Autopārvadājumi — Preču autopārvadājumu cenas trešajām personām, kas nedrīkst būt zemākas par minimālajām ekspluatācijas izmaksām — Konkurence — Infrastruktūru un satiksmes ministrijas veiktā cenu noteikšana

Lieta C-121/16

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši LESD 267. pantam, ko *Tribunale di Cagliari* (Kaljāri tiesa, Itālija) iesniedza ar lēmumu, kas pieņemts 2015. gada 28. oktobrī un kas Tiesā reģistrēts 2016. gada 29. februārī, tiesvedībā

Salumificio Murru SpA

pret

Autotrasporti di Marongiu Remigio .

TIESA (astotā palāta)

šādā sastāvā: palātas priekšsēdētājs D. Švābi [*D. Šváby*] (referents), tiesneši J. Malenovskis [*J. Malenovský*] un M. Vilars [*M. Vilaras*],

ģenerāladvokāts M. Špunars [*M. Szpunar*],

sekretārs A. Kalots Eskobars [*A. Calot Escobar*],

ņemot vērā pēc ģenerāladvokāta uzklausīšanas pieņemto lēmumu izskatīt lietu, izdodot motivētu rīkojumu saskaņā ar Tiesas Reglamenta 99. pantu,

izdod šo rīkojumu.

Rīkojums

1 Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu ir par to, kā interpretēt LESD 101. pantu, aplūkojot to kopsakarā ar LES 4. panta 3. punktu.

2 Šis lūgums tika iesniegts saistībā ar strīdu starp *Salumificio Murru SpA* un *Autotrasporti di Marongiu Remigio* par tādas summas samaksu, kas atbilst starpībai starp faktiski samaksāto summu par dažādiem pārvadājumu darījumiem un maksājamo summu saskaņā ar valsts tiesisko regulējumu, ar kuru noteiktas preču autopārvadājumu cenas trešo personu vārdā.

* Tiesvedības valoda – itāļu.

Atbilstošās tiesību normas

3 2005. gada 1. marta Likumā Nr. 32 par pilnvarojumu valdībai izstrādāt reformas tiesiskajā regulējumā personu un kravu autotransporta nozarē (2005. gada 10. marta *GURI* Nr. 57, 5. lpp.) it īpaši ir paredzēts ieviest reglamentētu liberalizāciju un aizstāt noteikta diapazona obligāto tarifu kārtību ar sistēmu, kuras pamatā ir brīva vienošanās par autotransporta pakalpojumu cenām.

4 Likumā Nr. 32 paredzētā deleģējuma ietvaros Itālijas valdība ir pieņēmusi dažādus leģislatīvos dekrētus, tostarp 2005. gada 21. novembra Leģislatīvo dekrētu Nr. 284 (parastais pielikums 2006. gada 9. janvāra *GURI* Nr. 6), ar ko izveido *Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica* (Autotransporta un loģistikas galvenā pārvalde, Itālija), kura sniedz konsultācijas, un *Osservatorio sulle attività di autotrasporto* (Autopārvadājumu uzraudzības centrs, Itālija, turpmāk tekstā – "Uzraudzības centrs"), kas ir tās iestāde, kuru veido Autotransporta un loģistikas galvenās pārvaldes priekšsēdētāja izraudzīti 10 locekļi, kas tostarp veic uzraudzības pienākumus attiecībā uz noteikumu par ceļu satiksmes drošību un sociālo nodrošinājumu ievērošanu un atjaunina praksi un paražas, kuras piemērojamas mutvārdos noslēgtajiem preču autopārvadājumu līgumiem.

5 Ar 2008. gada 25. jūnija Dekrētlikuma Nr. 112 (turpmāk tekstā – "Dekrētlikums Nr. 112/2008") 83. *bis* pantu tika sašaurināta ar 2005. gada 21. novembra Dekrētlikumu Nr. 286 ieviestās tarifu liberalizācijas piemērošanas joma, paredzot, ka attiecībā uz mutvārdu līgumiem pasūtītāja maksājamā atlīdzība nedrīkst būt mazāka par minimālajām ekspluatācijas izmaksām, kuru noteikšana tika uzdota Uzraudzības centram un kurās ir ietvertas vidējās degvielas izmaksas par nobrauktu kilometru dažādiem transportlīdzekļu veidiem, kas tiek noteiktas reizi mēnesī, un maksu, kura izteikta procentos no autopārvadājumu uzņēmuma ekspluatācijas izmaksām trešo personu vārdā, ko veido degvielas izmaksas, kuras tiek noteiktas reizi pusgadā.

6 Dekrētlikuma Nr. 112/2008 83. *bis* panta 10. punktā ir paredzēts, ka, "kamēr nav pieejami 1. un 2. punktā minētie lēmumi, [kas reglamentē Uzraudzības centra darbību], Infrastruktūru un satiksmes ministrija attiecībā uz dažādiem transportlīdzekļu veidiem un atbilstoši nobrauktajai kilometrāžai izstrādā norādes par degvielas izmaksām par kilometru un par attiecīgo īpatsvaru, pamatojoties uz tās rīcībā esošajiem datiem un Ekonomikas attīstības ministrijas ikmēneša pārskatiem par dīzeļdegvielas vidējo cenu, – uzklausījusi katras kategorijas pārvadātāju un pasūtītāju pārstāvības apvienības".

7 Saskaņā ar 83. *bis* panta 11. punktu "šī panta 3. un 10. punkta normas tiek piemērotas degvielas izmaksu izmaiņām, sākot ar 2009. gada 1. janvāri, vai jaunākajam pielāgojumam, kas ir veikts kopš minētā datuma".

8 Tāpēc Infrastruktūru un satiksmes ministrija no 2009. gada jūnija katru mēnesi publicēja datus par degvielas vidējām izmaksām, līdz 2011. gada 2. novembrī tika publicētas 2010. gada jūlijā izveidotā Uzraudzības centra sagatavotās tabulas.

9 Ar Likuma Nr. 190/2014, kas ir stājies spēkā 2015. gada 1. janvārī, 1. panta 248. punktu tika grozīts Dekrētlikuma Nr. 112/2008 83. *bis* pants, paredzot, ka atlīdzības noteikšana ir atkarīga no [līgumslēdzēju] pušu autonomijas. Šis pēdējais minētais pants, redakcijā ar grozījumiem atbilstoši Likumam Nr. 190/2014, *ratione temporis* pamatlietā nav piemērojams.

Pamatlieta un prejudiciālie jautājumi

10 *Salumificio Murru* tika uzdots samaksāt EUR 37 136,27 un nokavējuma procentus, kā arī tiesāšanas izdevumus un honorārus uzņēmumam *Autotrasporti di Marongiu Remigio* par pēdējā minētā veiktajiem pārvadājumiem saskaņā ar mutvārdos noslēgto līgumu ar pirmo minēto, kas tostarp atbilst starpībai starp izmaksāto summu un pienākošos summu saskaņā ar Dekrētlikuma Nr. 112/2008 83. *bis* panta 6.–9. punktu.

11 *Salumificio Murru* cēla prasību par šo rīkojumu, it īpaši norādot uz šī noteikuma neatbilstību Konstitūcijai un nesaderību ar Savienības tiesībām. *Autotrasporti di Marongiu Remigio* lūdza prasību noraidīt.

12 Šajā kontekstā iesniedzējtiesa norāda, ka 2014. gada 4. septembra spriedumā *API* u.c. (no C-184/13 līdz C-187/13, C-194/13, C-195/13 un C-208/13, EU:C:2014:2147) Tiesa ir nospriedusi, ka LESD 101. pants, aplūkojot to kopsakarā ar LES 4. panta 3. punktu, ir jāinterpretē tādējādi, ka tas nepieļauj tādu valsts tiesisko regulējumu, kāds ir pamatlietā, saskaņā ar kuru minimālās izmaksas darbībai preču komercpārvadājumu ar autotransportu pakalpojumu jomā nevar būt zemākas par minimālajām ekspluatācijas izmaksām, ko ir noteikusi organizācija, kurā galvenokārt ir attiecīgo saimnieciskās darbības subjektu pārstāvji.

13 Tomēr tā norāda, ka minētajā spriedumā Tiesa ir izvērtējusi situāciju, kas atšķiras no situācijas, par kuru lemj iesniedzējtiesa.

14 Iesniedzējtiesa uzskata, ka minētajā lietā tika apstrīdētas minimālās ekspluatācijas izmaksas, ko bija noteicis Uzraudzības centrs, kura sastāvā galvenokārt ir attiecīgo saimnieciskās darbības subjektu pārstāvji, savukārt pamatlieta attiecas uz Infrastruktūru un satiksmes ministrijas noteiktajām minimālajām izmaksām. Tādēļ tā uzskata, ka spriedumā *API* u.c. (no C-184/13 līdz C-187/13, C-194/13, C-195/13 un C-208/13, EU:C:2014:2147) minētā judikatūra nevar tikt piemērota pamatlietā aplūkojamajam tiesiskajam regulējumam.

15 Ņemot vērā spriedumā *API* u.c. (no C-184/13 līdz C-187/13, C-194/13, C-195/13 un C-208/13, EU:C:2014:2147) 50.–57. punktā minētos apsvērumus, iesniedzējtiesa tomēr vēlas noskaidrot, vai šāds tiesiskais regulējums nav pretrunā dalībvalstīm noteiktajam pienākumam neveikt vai neatstāt spēkā tādus pasākumus – pat ja tiem ir normatīvs vai regulējošs raksturs –, kuru rezultātā uzņēmumiem piemērojamie konkurences noteikumi varētu zaudēt savu lietderīgo iedarbību.

16 Šajos apstākļos *Tribunale di Cagliari* (Kaljāri tiesa) nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādus prejudiciālos jautājumus:

“1) Vai LESD 101. pants, aplūkojot to kopsakarā ar LES 4. panta 3. punktu, ir jāinterpretē tādējādi, ka tas nepieļauj tādu valsts tiesisko regulējumu, kāds paredzēts Dekrētlikuma Nr. 112/2008 83. *bis* panta 10. punktā, ciktāl cena par preču autopārvadājumu pakalpojumiem trešo personu vārdā nedrīkst būt zemāka par minimālajām ekspluatācijas izmaksām, kuras izstrādājusi Infrastruktūru un satiksmes ministrija, un tās nav atstājamas līgumslēdzēju brīvā ziņā?

2) Vai, ņemot vērā to, ka Infrastruktūru un satiksmes ministrija ir valsts iestāde, konkurences noteikumi iekšējā tirgū var tikt ierobežoti ar valsts tiesisko regulējumu, lai sasniegtu ceļu satiksmes drošības aizsardzības mērķi?”

Par prejudiciāliem jautājumiem

17 Saskaņā ar Reglamenta 99. pantu, ja uzdotais prejudiciālais jautājums ir identisks jautājumam, par kuru Tiesa jau ir sniegusi nolēmumu, ja atbilde uz šādu jautājumu skaidri izriet no judikatūras vai ja atbilde uz uzdoto prejudiciālo jautājumu nerada nekādas pamatotas šaubas, Tiesa pēc tiesneša referenta priekšlikuma un pēc ģenerāladvokāta uzklausīšanas jebkurā brīdī var lemt, izdodot motivētu rīkojumu.

18 Šim lūgumam sniegt prejudiciālu nolēmumu ir jāpiemēro šis noteikums.

19 Ar jautājumiem, kas ir jāizskata kopā, iesniedzējtiesa būtībā vēlas noskaidrot, vai LESD 101. pants, aplūkojot to kopsakarā ar LES 4. panta 3. punktu, ir jāinterpretē tādējādi, ka tas nepieļauj tādu valsts tiesisko regulējumu kā pamatlietā, atbilstoši kuram cena par preču autopārvadājumu pakalpojumiem trešo personu vārdā nedrīkst būt zemāka par minimālajām ekspluatācijas izmaksām, ko noteikusi valsts pārvaldes iestāde.

20 No Tiesas pastāvīgās judikatūras izriet, ka, lai arī LESD 101. pants attiecas tikai uz uzņēmumu rīcību un neskar dalībvalstu normatīvos pasākumus vai dalībvalstu tiesisko regulējumu, tomēr šajā pantā, to aplūkojot kopsakarā ar LES 4. panta 3. punktu, kurā ir noteikts sadarbības pienākums starp Eiropas Savienību un dalībvalstīm, ir paredzēts dalībvalstu pienākums neveikt vai nepaturēt spēkā tādus pasākumus – pat ja tiem ir normatīvs vai regulējošs raksturs –, kuru rezultātā uzņēmumiem piemērojamie konkurences noteikumi varētu zaudēt savu lietderīgo iedarbību (spriedums, 2014. gada 4. septembris, *API* u.c., no C-184/13 līdz C-187/13, C-194/13, C-195/13 un C-208/13, EU:C:2014:2147, 28. punkts un tajā minētā judikatūra).

21 LESD 101. pants, aplūkojot to kopsakarā ar LES 4. panta 3. punktu, ir pārkāpts, ja dalībvalsts nosaka pienākumu noslēgt tādas aizliegtās vienošanās vai atbalsta tādu aizliegto vienošanos noslēgšanu, kas ir pretējas LESD 101. pantam, vai ja tā pastiprina šādu vienošanos ietekmi, vai atņem savam tiesiskajam regulējumam likuma spēku, deleģējot privātiem saimnieciskās darbības subjektiem atbildību par tādu lēmumu pieņemšanu, kas ietekmē ekonomiskās intereses (spriedums, 2014. gada 4. septembris, *API* u.c., no C-184/13 līdz C-187/13, C-194/13, C-195/13 un C-208/13, EU:C:2014:2147, 29. punkts un tajā minētā judikatūra).

22 Šajā gadījumā ir acīmredzami, ka Dekrētlikuma Nr. 112/2008 83. *bis* pantā minētās minimālās izmaksas ir noteikusi Infrastruktūru un satiksmes ministrija pēc pārvadātāju un pasūtītāju vislielākās pārstāvības apvienību uzklausīšanas.

23 Ņemot vērā šo noteikšanas kārtību, ir acīmredzami, ka dalībvalsts nav atņēmusi savam tiesiskajam regulējumam likuma spēku, deleģējot privātiem saimnieciskās darbības subjektiem atbildību par tādu lēmumu pieņemšanu, kuri ietekmē ekonomiskās intereses.

24 Šādu secinājumu nevar apstrīdēt ar to, ka Dekrētlikumā Nr. 112/2008 paredzētās minimālās izmaksas ir noteiktas pēc pārvadātāju un pasūtītāju vislielākās pārstāvības apvienību uzklausīšanas (šajā ziņā skat. spriedumu, 2014. gada 4. septembris, *API* u.c., no C-184/13 līdz C-187/13, C-194/13, C-195/13 un C-208/13, EU:C:2014:2147, 30. punkts un tajā minētā judikatūra).

25 Šo pašu iemeslu dēļ, kas saistīti ar Infrastruktūru un satiksmes ministrijas paredzētajiem noteikumiem par Dekrētlikuma Nr. 112/2008 83. *bis* pantā noteiktajām minimālajām izmaksām, nevar uzskatīt, ka tāds tiesiskais regulējums kā pamatlietā ļauj konstatēt, ka pastāv aizliegtas vienošanās starp uzņēmumiem LESD 101. panta izpratnē, kuras valsts iestādes būtu noteikušas, atbalstījušas vai arī pastiprinājušas to sekas.

26 Šajā ziņā situācija pamatlietā atšķiras no situācijas, kas aplūkota 2014. gada 4. septembra spriedumā *API* u.c. (no C-184/13 līdz C-187/13, C-194/13, C-195/13 un C-208/13, EU:C:2014:2147), kura 41. punktā Tiesa ir uzskatījusi, ka Uzraudzības centrs ir jāuzskata par uzņēmumu apvienību LESD 101. panta izpratnē, jo tas pieņem lēmumus, ar ko tiek noteiktas minimālās autotransporta ekspluatācijas izmaksas.

27 Tādējādi šajā gadījumā nav jāizvērtē, vai tādā tiesiskajā regulējumā kā pamatlietā aplūkotais ir noteikti faktiski nepieciešamie konkurences ierobežojumi, lai nodrošinātu leģitīmo mērķu īstenošanu.

28 Ņemot vērā visus iepriekš minētos apsvērumus, uz uzdoto prejudiciālo jautājumu ir jāatbild, ka LESD 101. pants, aplūkojot to kopsakarā ar LES 4. panta 3. punktu, ir jāinterpretē tādējādi, ka tas pieļauj tādu valsts tiesisko regulējumu kā pamatlietā, atbilstoši kuram cena par preču autopārvadājumu pakalpojumiem trešo personu vārdā nedrīkst būt zemāka par minimālajām ekspluatācijas izmaksām, ko noteikusi valsts pārvaldes iestāde.

Par tiesāšanās izdevumiem

29 Attiecībā uz lietas dalībniekiem šī tiesvedība ir stadija procesā, kuru izskata iesniedzējtiesa, un tā lemj par tiesāšanās izdevumiem.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (astotā palāta) izdod rīkojumu:

LESD 101. pants, aplūkojot to kopsakarā ar LES 4. panta 3. punktu, ir jāinterpretē tādējādi, ka tas pieļauj tādu valsts tiesisko regulējumu kā pamatlietā, atbilstoši kuram cena par preču autopārvadājumu pakalpojumiem trešo personu vārdā nedrīkst būt zemāka par minimālajām ekspluatācijas izmaksām, ko noteikusi valsts pārvaldes iestāde.

[Paraksti]