

**Byla C-437/21****Prašymo priimti prejudicinį sprendimą santrauka pagal Teisingumo Teismo procedūros reglamento 98 straipsnio 1 dalį****Gavimo data:**

2021 m. liepos 16 d.

**Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas:**

*Consiglio di Stato* (Valstybės Taryba, Italija)

**Sprendimo dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą priėmimo data:**

2021 m. balandžio 21 d.

**Apeliantė:**

*Liberty Lines SpA*

**Kita apeliacinio proceso šalis:**

*Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

**Pagrindinės bylos dalykas**

Apeliacinis skundas dėl *Tribunale amministrativo regionale per il Lazio* (Lacijaus regiono administracinis teismas, TAR) sprendimo, kuriuo buvo atmestas bendrovės *Liberty Lines* ieškinys, pareikštas prašant panaikinti sprendimą, kuriuo ministerija – kita apeliacinio proceso šalis – pasibaigus sutarčiai su apeliantė, nepaskelbusi specialaus viešojo pirkimo konkurso, pavedė kitai bendrovei teikti jūrinės jungties paslaugą, dėl kurios buvo sudaryta minėta sutartis.

**Prašymo priimti prejudicinį sprendimą dalykas ir teisinis pagrindas**

Pagal SESV 267 straipsnį prašoma išaiškinti Sąjungos teisėje įtvirtintus laisvo paslaugų judėjimo ir konkurencijos apsaugos principus, visų pirma remiantis SESV 101, 102, 106 ir 107 straipsniais, Reglamentu (EEB) Nr. 3577/1992 ir Direktyva 2014/25/ES.

## Prejudicinis klausimas

„Ar [Sajungos] teisei ir visų pirma laisvo paslaugų judėjimo ir paslaugų viešojo pirkimo procedūrų atvėrimo kuo didesnei konkurencijai principams prieštarauja tokia nuostata, kaip 2017 m. balandžio 24 d. Dekreto įstatymo Nr. 50, pertvarkyto į 2017 m. birželio 21 d. Įstatymą Nr. 96, 47 straipsnio 11 *bis* dalis, pagal kurią:

– greitasis keleivių vežimas jūra tarp Mesinos uosto ir Kalabrijos Redžo uosto yra ar pagal įstatymą bent jau gali būti prilyginamas geležinkelio transportui jūra tarp pusiasalio ir Sicilijos, kaip nurodyta *Ministero dei trasporti e della navigazione* (Transporto ir laivybos ministerija) 2000 m. spalio 31 d. Dekreto Nr. 138 T 2 straipsnio e punkte,

– sukuriama arba gali būti sukuriama tam tikra išlyga, taikytina bendrovės *Rete ferroviaria italiana S.p.a.* teikiamai geležinkelio jūrinės jungties paslaugai, susisiekimui tarp Sicilijos ir pusiasalio taip pat naudojant greituosius laivus?“

## Nurodytos Sąjungos teisės nuostatos

SESV 101, 102, 106 ir 107 straipsniai.

1992 m. gruodžio 7 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3577/1992, taikantis laisvės teikti paslaugas principą jūrų transportui valstybėse narėse (jūrų kabotažas) (OL L 364, 1992, p. 7; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 6 sk., 2 t., p. 10).

2007 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1370/2007 dėl keleivinio geležinkelių ir kelių transporto viešųjų paslaugų ir panaikinant Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 1191/69 ir (EEB) Nr. 1107/70 (OL L 315, 2007, p. 1).

2014 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/25/ES dėl subjektų, vykdančių veiklą vandens, energetikos, transporto ir pašto paslaugų sektoriuose, vykdomų pirkimų, kuria panaikinama Direktyva 2004/17/EB (OL L 94, 2014, p. 243): 7 konstatuojamoji dalis.

2019 m. spalio 24 d. Teisingumo Teismo sprendimas, C-515/18.

## Nurodytos nacionalinės teisės nuostatos

2017 m. balandžio 24 d. *Decreto legge n. 50, disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo* (Dekretas įstatymas Nr. 50, kuriuo nustatomos skubios finansinės priemonės, regioninės ar vietos valdžios iniciatyvos, kitos priemonės seisminių įvykių paveiktoms zonoms ir plėtros priemonės) (GU Nr. 95, paprastasis priedas Nr. 20, 2017 m. balandžio 24 d.), po pakeitimų pertvarkytas į 2017 m. birželio 21 d. *Legge n. 96* (Įstatymas Nr. 96); konkrečiai, 47 straipsnio 11 *bis* dalyje nustatyta: „Siekiant padidinti keleivių

vežimo geležinkeliais tarp Sicilijos ir pusiasalio lankstumą, *Ministero dei trasporti e della navigazione* (Transporto ir laivybos ministerija) 2000 m. spalio 31 d. *Decreto N. 138 T* (Dekretas Nr. 138 T) 2 straipsnio 1 dalies e punkte numatyta vežimo geležinkelių transporto jūrinėmis jungtimis paslauga gali būti teikiama ir panaudojant greituosius laivus, o jos teikimo modelis gali būti susijęs su vežimu geležinkeliais iš Sicilijos ir į ją, būtent vežimu abiem kryptimis maršrutais Mesina–Vila San Džovanis ir Mesina–Kalabrijos Redžas, kuris turi būti vykdomas panaudojant galiojančiuose teisės aktuose numatytus išteklius, skirtus įgyvendinti valstybės ir bendrovės *Rete ferroviaria italiana Spa* Programinės sutarties paslaugų dalį, nedarant poveikio joje nurodytoms paslaugoms“.

2000 m. spalio 31 d. *Decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione n. 138 T, recante rilascio a Ferrovie dello Stato – Società Trasporti e Servizi per Azioni la concessione ai fini della gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale* (Transporto ir laivybos ministerijos dekretas Nr. 138 T, kuriuo bendrovei *Ferrovie dello Stato – Società Trasporti e Servizi per Azioni* suteikiama nacionalinės geležinkelių infrastruktūros valdymo koncesija). Visų pirma 2 straipsnio e punktas, kuriame pažymėta, kad koncesija suteikiama „geležinkelių transporto jūrinėms jungtims tarp pusiasalio ir, atitinkamai, Sicilijos ir Sardinijos“.

### **Trumpas faktinių aplinkybių ir pagrindinės bylos aprašymas**

- 1 Po *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti* (Infrastruktūros ir transporto ministerija, MIT) paskelbto konkurso bendrovei *Liberty Lines* buvo pavesta nuo 2015 m. spalio 1 d. iki 2018 m. rugsėjo 30 d. teikti greitojo keleivių vežimo jūra paslaugą Mesinos sąsiauryje tarp Mesinos ir Kalabrijos Redžo uostų. 2018 m. rugsėjo 14 d. *Liberty Lines* informavo kompetentingą ministeriją apie savo norą pasinaudoti pirminėje sutartyje numatyta galimybe vieniems metams pratęsti paslaugos koncesijos galiojimą. Tačiau į šį raštą nebuvo atsakyta, o nuo 2018 m. spalio 1 d. aptariamą vežimo jūra paslaugą pavesta teikti bendrovei *Blufferries*, kurios visos nuosavybės teisės priklauso bendrovei *Rete Ferroviaria Italiana (RFI)*, tą pačią paslaugą teikiančiai maršrutu Mesina–Vila San Džovanis.
- 2 Paprašiusi leisti susipažinti su byla, bet nieko nepasiekusi, bendrovė *Liberty Lines* 2018 m. spalio 10 d. kreipėsi į Lacijaus TAR, prašydama įpareigoti kompetentingą ministeriją panaikinti numanomą sprendimą sudaryti sutartį su bendrove *Blufferries* ir savo pretenziją grįsdama tuo, kad tiesioginis paslaugos pirkimas nepaskelbus konkurso buvo neteisėtas, nes nebuvo priežasties veikti skubiai, kadangi pastaroji bendrovė buvo įsteigta tos pačios administracijos, kuri laiku nepradėjo Sąjungos teisės aktuose numatytos viešųjų pirkimų procedūros.
- 3 2018 m. lapkričio 8 d. MIT perdavė apeliantei du dokumentus. Pirmasis – 2018 m. rugsėjo 26 d. raštas Nr. 31344, adresuotas RFI, kuriame, be kita ko, buvo nurodyta: „[a]tsižvelgdami į 2017 m. balandžio 24 d. *Decreto legge n. 50* (Dekretas įstatymas Nr. 50) 47 straipsnio 11 *bis* dalies nuostatas, manome, kad keleivių vežimo geležinkeliais tarp Sicilijos ir pusiasalio lankstumą, kuris yra

pagrindinis šios teisės normos tikslas, galima užtikrinti įtraukiant šią jungtį į valstybės ir *Società Rete Ferroviaria Italiana SpA* programinės sutarties paslaugų dalį“, todėl RFI buvo raginama „nuo šių metų spalio 1 d., vadovaujantis pirmiau nurodytomis nuostatomis, užtikrinti esamų greitojo keleivių vežimo jūra paslaugų teikimą tarp Mesinos ir Kalabrijos Redžo miestų“.

- 4 Antrasis –2018 m. spalio 8 d. RFI atsakymas į šį raštą, kuriame ši bendrovė, be kita ko, nurodė: „siekdami užtikrinti paslaugos teikimo maršrutu Kalabrijos Redžas–Mesina tęstinumą nuo 2019 m. sausio 1 d., prašome Ministerijos kuo greičiau sušaukti specialų susirinkimą, kad būtų galima aptarti dėl tęstinio nagrinėjamos paslaugos teikimo kylančius aktualius klausimus <...> bei apmokėjimo už paslaugas, kurios iki tol bus teikiamos pagal atnaujintą Programinę sutartį, tvarką“.
- 5 Pateikusi šiuos du dokumentus, bendrovė *Liberty Lines* išdėstė papildomus kaltinimus, savo apeliacinį skundą administraciniam teismui grįsdama tuo, kad buvo padarytas konkurencijos ir laisvos rinkos apsaugos taisyklių pažeidimas, kuris yra reikšmingas Sąjungos teisės tikslais. Vis dėlto TAR atmetė ieškovės pirmojoje instancijoje kaltinimus, teigdamas, kad pagal Direktyvą 2014/25 ir Reglamentą Nr. 1370/2007 leidžiama tiesiogiai, nepaskelbus konkurso, sudaryti geležinkelių transporto viešųjų paslaugų sutartis.

#### **Svarbiausi pagrindinės bylos šalių argumentai**

- 6 *Liberty Lines* pateikė *Consiglio di Stato* daug kaltinimų, susijusių su TAR sprendimu. Tarp jų ypač svarbūs šie: 1) TAR neatsižvelgė į aplinkybę, kad bendrovė *Blufferries*, paslaugai teikti naudojanti laivus su povandeniniais sparnais, neturi galimybių gabenti traukinių vagonų, todėl negali atitikti reikalavimo, kad jos paslaugos galėtų būti laikomos glaudžiai susijusiomis su geležinkelių paslaugomis ir dėl to joms galėtų būti taikomos nukrypti leidžiančios nuostatos; 2) nuoroda į Direktyvos 2014/25 7 konstatuojamąją dalį yra nepagrįsta tiek dėl to, kad nėra įpareigojanti, tiek dėl to, kad ši nuostata taikytina kitokiomis aplinkybėmis, t. y. tuo atveju, jei valstybė narė nuspręstų pati teikti geležinkelių paslaugą; 3) taip pat nepagrįsta nuoroda į Europos Sąjungos Teisingumo Teismo 2019 m. spalio 24 d. sprendimą byloje C-515/18, nes tame sprendime buvo kalbama apie tiesioginį keleivinio geležinkelių transporto viešųjų paslaugų teikimo sutarties sudarymą, o nagrinėjamoje byloje – apie greitą keleivių vežimą laivais su povandeniniais sparnais; 4) sutartis buvo sudaryta be konkurso, neatlikus jokių patikrinimų, kuriuos būtų reikėję atlikti naudojantis galimybe taikyti tokią procedūrą; 5) bendrovė *Liberty Lines* primygtinai tvirtina, kad administracija dirbtinai sukūrė situaciją, kurioje taikytina skubos procedūra; 6) rašte, kuriuo RFI atsakė ministerijai, buvo paneigta aplinkybė, kad dėl paslaugos teikėjo pasikeitimo sąnaudos nepadidėjo, ir nėra įrodymų, kad pirminės sutarties nebuvo galima pratęsti dėl lėšų trūkumo; 7) visoje byloje esama aspektų, akivaizdžiai neatitinkančių Sąjungos teisės nuostatų, kuriomis reglamentuojamos

viešųjų pirkimų procedūros ir užtikrinamos vienodos sąlygos, laisva konkurencija, skaidrumas, viešumas bei proporcingumas.

- 7 MIT ir RFI atmeta visus ieškovės kaltinimus.

### **Trumpas prašymo priimti prejudicinį sprendimą pagrindimas**

- 8 Formuluodamas savo prašymą priimti prejudicinį sprendimą, nacionalinis teismas reiškia rimtas abejones dėl *decreto legge n. 50/17* (Dekretas įstatymas Nr. 50/17) 47 straipsnio 11 *bis* dalies, kuri nagrinėjamu atveju yra pagrindinė teisės norma, suderinamumo su Sąjungos teise, be kita ko, remdamasis šiais trimis motyvais: 1) pagal šią nuostatą – pažeidžiant Reglamentą Nr. 3577/1992 – greitojo keleivių vežimo jūra tarp Mesinos ir Kalabrijos Redžo miestų paslaugų teikimo sutarties sudarymui nepagrįstai netaikytos rinkos ir viešųjų pirkimų taisyklės; 2) atrodo, kad tokiu būdu koncesioninkės *Ferrovie dello Stato – Società Trasporti e Servizi per Azioni* – nacionalinės geležinkelių infrastruktūros valdymo bendrovės – įsteigta bendrovei RFI buvo faktiškai suteikta speciali arba išimtinė teisė vykdyti greitąjį keleivių vežimą jūra tarp Mesinos ir Kalabrijos Redžo uostų; 3) atrodo, kad bendrovei RFI buvo suteikta valstybės pagalbos priemonė, kuria yra ar gali būti iškreipta konkurencija, juo labiau, kad pagal aptariamą teisės normą laiko atžvilgiu neribojami finansiniai ištekliai, reikalingi siekiant paskelbti viešojo pirkimo konkursą atitinkamai sutarčiai sudaryti.

DARBINIS VERTINIMAS