

Kohtuasi C-437/21**Eelotsusetaotluse kokkuvõte vastavalt Euroopa Kohtu kodukorra artikli 98 lõikele 1****Saabumise kuupäev:**

16. juuli 2021

Eelotsusetaotluse esitanud kohus:

Consiglio di Stato (Itaalia kõrgeima halduskohtuna tegutsev riiginõukogu)

Eelotsusetaotluse kuupäev:

21. aprill 2021

Apellant:

Liberty Lines SpA

Vastustaja:

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Põhikohtuasja ese

Apellatsioonkaebus Tribunale amministrativo regionale (TAR) per il Lazio (Lazio maakonna halduskohus, Itaalia) otsuse peale, millega jäeti rahuldamata äriühingu Liberty Lines'i nõue tühistada otsus, millega vastustajast ministeerium usaldas pärast apellandiga sõlmitud lepingu tähtaja lõppemist selle lepingu esemeks olnud laevandusteenuse osutamise teisele äriühingule, korraldamata selleks Hankemenetlust.

Eelotsusetaotluse ese ja õiguslik alus

ELTL artikli 267 alusel palutakse tõlgendada selliseid liidu põhimõtteid nagu teenuste vaba liikumise ja konkurentsi kaitse põhimõte, eriti ELTL artikleid 101, 102, 106 ja 107, määrust (EMÜ) nr 3577/1992 ja direktiivi 2014/25/EL.

Eelotsuse küsimus

Kas selline õigusnorm nagu 24. aprilli 2017. aasta dekreetseaduse nr 50 (kinnitati 21. juuni 2017. aasta seadusena nr 96) artikli 47 lõige 11-*bis* on vastuolus [liidu] õigusega, täpsemalt teenuste osutamise vabaduse põhimõtte ning põhimõttega, et teenuste riigihangete turg peab olema konkurentsile maksimaalselt avatud, kui see õigusnorm

- võrdsustab seaduslikult või vähemalt võimaldab võrdsustada Messina ja Reggio Calabria sadama vahelise kiirreisilaevanduse ning Apenniini poolsaare ja Sitsiilia vahelised merd ületavad rongiveod, mida on nimetatud transpordi- ja laevandusministeeriumi (Ministero dei trasporti e della navigazione) 31. oktoobri 2000. aasta dekreeidi nr 138 T artikli 2 punktis e;

- annab või peab kohaseks anda Rete ferroviaria italiana S.p.a-le erioiguse osutada Sitsiilia ning Apenniini poolsaare vahel ülemere-rongiühendusteenust ka kiirlaevade abil?

Viidatud ühenduse õigusnormid

ELTL artiklid 101, 102, 106 ja 107.

Nõukogu 7. detsembri 1992. aasta määrus (EMÜ) nr 3577/92 teenuste osutamise vabaduse põhimõtte kohaldamise kohta merevedudel liikmesriikides (merekabotaaz) (EÜT 1992, L 364, lk 7; ELT erivaljaanne 06/02, lk 10).

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2007. aasta määrus (EÜ) nr 1370/2007, mis käsitleb avaliku reisijateveoteenuse osutamist raudteel ja maanteel ning millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrused (EMÜ) nr 1191/69 ja (EMÜ) nr 1107/70 (ELT 2007, L 315, lk 1).

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2014. aasta direktiiv 2014/25/EL, milles käsitletakse vee-, energeetika-, transpordi- ja postiteenuste sektoris tegutsevate üksuste riigihankeid ja millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2004/17/EÜ (ELT 2014, L 94, lk 243): põhjendus 7.

Euroopa Kohtu 24. oktoobri 2019. aasta kohtuotsus C-515/18.

Viidatud Itaalia õigusnormid

24. aprilli 2017. aasta dekreetseadus nr 50 (kiireloomulised meetmed finantsvaldkonnas, omavalitsusasutusi toetavad algatused, täiendavad sekkumised maavärinate käes kannatanud piirkondade abistamiseks ning arendusmeetmed (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), mis on muudetud redaktsioonis kinnitatud 21. juuni 2017. aasta seadusena nr 96); eriti artikli 47 lõige 11-*bis*: „Sitsiilia ja Apenniini poolsaare

vahelise reisiringiühenduse paindlikkuse suurendamiseks võib transpordi- ja laevandusministri 31. oktoobri 2000. aasta dekreeidi nr 138 T artikli 2 lõike 1 punktis e nimetatud ülemere-rongiühenduse teenust osutada ka kiirlaevade abil, mille käitamismudel on seotud raudteeveoteenusega Sitsiiliast ja Sitsiiliasse, eriti Messina – Villa San Giovanni ja Messina – Reggio Calabria edasi-tagasi lõikudel; seda rakendatakse kehtivates õigusnormides ette nähtud vahendite raames, mis on mõeldud riigi ja äriühingu Rete ferroviaria italiana Spa vahelise programmlépingu teenusteosa jaoks, piiramata seal ette nähtud teenuste osutamist“.

Transpordi- ja laevandusministri 31. oktoobri 2000. aasta dekreet nr 138 T, millega anti riikliku raudteetaristu majandamise kontsessioon äriühingule Ferrovie dello Stato – Società Trasporti e Servizi per Azioni. Eriti artikli 2 punkt e, milles on täpsustatud, et kontsessiooni ese on „Apeniini poolsaare ülemere-rongiühendus Sitsiilia ja Sardiiniaga“.

Faktiliste asjaolude ja menetluse lühikokkuvõte

- 1 Infrastruktuuri- ja transpordiministeeriumi (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, edaspidi „transpordiministeerium“) korraldatud hankemenetluse tulemusel sõlmiti Liberty Linesiga léping kiirreisilaevandusteenuse osutamise kohta Messina ja Reggio Calabria sadama vahel Messina väinas; lépingu kehtivusaeg oli 1. oktoobrist 2015 kuni 30. septembrini 2018. 14. septembril 2018 teatas Liberty Lines pädevale ministeeriumile, et on huvitatud selle teenuse kontsessiooni pikendamisest ühe aasta võrra; see õigus oli nimelt algses lépingus ette nähtud. See teade jäi aga vastuseta ning alates 1. oktoobrist 2018 usaldati selle laevandusteenuse osutamine äriühingule Blufferries, mille ainuosalus kulub äriühingule Rete Ferroviaria Italiana (RFI), kellele oli juba ülesandeks antud sama teenuse osutamine Messina ja Villa San Giovanni vahelisel liinil.
- 2 Pärast seda, kui Liberty Lines oli edutult taotlenud võimalust tutvuda asjaga seotud dokumentidega, esitas ta 10. oktoobril 2018 pädeva ministeeriumi peale kaebuse TAR Laziole (Lazio maakonna halduskohus, Itaalia), paludes, et tühistataks oletatav otsus sõlmida selle teenuse osutamise léping Blufferriesega, põhjendades oma väidet asjaoluga, et teenuse osutamise lépingu sõlmimine otse ja hankemenetlust korraldamata oli õigusvastane olukorras, kus puudusid kiireloomulised asjaolud ning kiireloomulisuse tekitas ametiasutus ise, kes oli jätnud ühenduse hankemenetluse õigel ajal alustamata.
- 3 8. novembril 2018 edastas transpordiministeerium apellandile kaks dokumenti. Esimene oli tema 26. septembril 2018 RFI-le saadetud teatis nr 31344, milles oli muu hulgas öeldud: „Võttes arvesse 24. aprilli 2017. aasta dekreeidi nr 50 artikli 47 lõiget 11-bis, [...], oleme seisukohal, et Sitsiilia ja Apeniini poolsaare vahelise reisiringiühenduse paindlikkuse, mis on selle sätte põhieeldus, saab tagada, lisades kõnealuse ühenduse riigi ja äriühingu Rete Ferroviaria Italiana SpA vahelise programmlépingu teenusteossa“, ning seega paluti RFI-l „tagada alates käesoleva aasta 1. oktoobrist kooskõlas eelviidatud sätetega

olemasolevate kiirreisilaevandusteenuste osutamine Messina ja Reggio Calabria linnade vahel“.

- 4 Teine oli RFI 8. oktoobri 2018. aasta vastus sellele teatele, milles see äriühing kinnitas muu hulgas, et „selleks, et Reggio Calabria ja Messina vahelisel lõigul ühendus alates 01.01.2019 säiliks, palume ministriumil võimalikult kiiresti kokku kutsuda erikoosolek, et arutada probleeme, mis tekiksid siis, kui kõnealust teenust jääks osutama senine teenuseosutaja, [...] ning nende teenuste maksumuse katmise tingimusi, mida on seni tehtud programmlepingu ajakohastamise raames“.
- 5 Nende kahe dokumendi edastamise järel esitas Liberty Lines halduskohtule esitatud apellatsioonkaebuse põhjenduseks lisaargumente, väites liidu õiguse aspektist, et on rikutud konkurentsi ja vaba turu kaitse norme. TAR ei nõustunud aga apellandiga, märkides, et direktiiv 2014/25 ja määrus nr 1370/2007 lubavad sõlmida avaliku raudteeveoteenuse osutamise kohta lepinguid otse, ilma hankemenetlust korraldamata.

Põhikohtuasja poolte peamised argumendid

- 6 Liberty Lines on esitanud Consiglio di Statole (Itaalia kõrgeima halduskohtuna tegutsev riiginõukogu) TARi kohtuotsuse vastu mitu argumenti. Nende hulgast on eriti asjakohased järgmised: 1) TAR ei võtnud arvesse, et kuna Blufferries kasutab oma teenuse osutamiseks tiiburlaevu, ei ole tal võimalik raudteevaguneid vedada ning seega ei suuda ta täita tingimust, mis on nõutav selleks, et tema teenuseid saaks lugeda raudteeteenustega tihedalt seotuks ja et neile saaks seega erandeid teha; 2) viide direktiivi 2014/25 põhjendusele 7 on põhjendamatu nii sellepärast, et direktiivi põhjendus ei ole siduv, kui ka sellepärast, et seal on juttu teistsugusest juhust, nimelt sellest, kui liikmesriik otsustab raudteeteenust ise osutada; 3) sama põhjendamatu on viide Euroopa Liidu Kohtu 24. oktoobri 2019. aasta otsusele kohtuasjas C-515/18, kuna selles kohtuasjas puudutas vaidlus raudteel avaliku reisijateveoteenuse osutamiseks otselepingute sõlmimist, ent käesoleval juhul on kõne all reisijate kiirmerevedu tiiburlaevadega; 4) ilma hanketa lepingu sõlmimisel jäeti kontrollimata kõik asjaolud, mida oleks vaja kontrollida, et teha kindlaks, kas sellist menetlust võib kasutada; 5) Liberty Lines jääb kindlaks väite juurde, et kiireloomulisuse põhjustas ametiasutus kunstlikult ise; 6) RFI vastus ministriumile lükkab ümber selle, et lepingupartneri vahetamine ei põhjusta lisakulusid, ning pole tõendatud, et algset lepingut ei saa vahendite puudumise tõttu pikendada; 7) kogu juhtumil on omadusi, mille poolest see on ilmses vastuolus liidu õigusnormidega, mis reguleerivad hankemenetlusi ning kaitsevad *par condicio*’t, vaba konkurentsi, avalikustamist ja proportsionaalsust.
- 7 Transpordiministrium ja RFI vaidlevad kõigile apellandi argumentidele vastu.

Eelotsusetaotluse põhistuse lühiülevaade

- 8 Eelotsusetaotlust koostades on eelotsusetaotluse esitanud kohus väljendanud tõsiseid kahtlusi, kas dekreetseaduse nr 50/17 artikli 47 lõige 11-*bis* – käesolevas asjas keskne norm – on liidu õigusega kooskõlas, lähtudes eelkõige järgmisest kolmest põhjusest: 1) see säte jätab Messina ja Reggio Calabria sadama vahelise kiirreisilaevandusteenuse osutamise lepingu turult ja hankenormide kohaldamisalast põhjendamatult välja, mis on vastuolus määrusega nr 3577/1992, 2) tundub, et selle sättega on RFI-le, äriühingule, mille on moodustanud kontsessioonäär Ferrovie dello Stato – Società Trasporti e Servizi per Azioni riiklikku raudteetaristut majandava äriühinguna, antud faktiliselt eri- või ainuõigus kasutada kiirreisilaevandust Messina ja Reggio Calabria sadama vahel; 3) see kujutab endast nähtavasti ka RFI-le riigiabi andmise meetet, mis kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi, seda enam, et kõnealune norm ei ole ajaliselt piiratud tähtsusega, mil peaks leitama vajalikud vahendid, et selle lepingu sõlmimiseks avalik hange korraldada.

TÖÖDOKUMENT