

EUROOPA KOHTU OTSUS

17. november 1993*

(Autotransport—Tariifide kindlaksmääramine—Riigi määrused)

Kohtuasjas C-185/91,

mille esemeks on Euroopa Kohtule EMÜ asutamislepingu artikli 177 alusel Landgericht Koblenzi (Saksamaa Liitvabariik) esitatud eelotsusetaotlus nimetatud kohtus pooleliolevas menetluses järgmiste poolte vahel:

Bundesanstalt für den Güterfernverkehr

ja

Gebrüder Reiff GmbH & Co. KG,

EMÜ asutamislepingu artikli 5 teise lõigu ja artikli 85 tõlgendamise küsimuses,

EUROOPA KOHUS,

koosseisus: president O. Due, kodade esimehed G.F. Mancini, J.C. Moitinho de Almeida, kohtunikud C.N. Kakouris, R. Joliet, F.A. Schockweiler, G.C. Rodriguez Iglesias, F. Grévisse, M. Zuleeg, P.J.G. Kapteyn ja J.L. Murray.

Kohtujurist: M. Darmon,

Kohtusekretär: vanemametnik H.A. Rühl,

arvestades kirjalikke märkusi, mille esitasid:

- Bundesanstalt für den Güterfernverkehr, esindaja: Rechtsanwalt H.J. Niemeyer, Stuttgart,
- Gebrüder Reiff GmbH & Co. KG, esindaja: Rechtsanwalt D. Neufang, Bonn,
- Saksamaa valitsus, esindaja föderaalne majandusministeeriumi Ministerialrat Ernst Roeder ning sama ministeeriumi Regierungsdirektor C.-D. Quassowski,
- Kreeka valitsus, esindaja: riigi õiguskomisjoni õigusnõuniku abi Vassileios Kondolaimos,

- Euroopa Ühenduste Komisjon, esindaja: õigustalituse ametnik B. Langeheine,

arvestades kohtuistungil ettekannet,

olles 30. septembri 1992. aasta kohtuistungil ära kuulanud suulised märkused, mille esitasid Bundesanstalt für den Güterfernverkehr, Gebrüder Reiff GmbH & Co. KG, Saksamaa valitsus, Kreeka valitsus, Ühendkuningriik, esindaja: Barrister A. Macnab, ning komisjon,

arvestades vastuseid Euroopa Kohtu kirjalikele küsimustele, mille esitasid:

- Gebrüder Reiff GmbH & Co. KG, esindaja: D. Neufang,
- Belgia valitsus, esindaja: välisasjade, väliskaubanduse ja arengukoostöö ministeeriumi haldusdirektor Robert Hoebaer,
- Taani valitsus, esindaja: välisministeeriumi õigusnõunik Joergen Molde,
- Saksamaa valitsus, esindajad: Ernst Roeder ja Claus-Dieter Quassowski,
- Kreeka valitsus, esindajad: riigi õiguskomisjoni õigusnõuniku abi Vassileios Kondolaimos ja riigi õiguskomisjoni esindaja Maria Bosdeki,
- Hispaania valitsus, esindajad: ühenduse õiguslase ja institutsioonilise kooskõlastamise eest vastutav peadirektor Alberto Navarro González, ühenduse õigusega tegeleva osakonna ametnikud (Abogados del Estado) Miguel Bravo-Ferrer Delgado ja Gloria Calvo Díaz,
- Prantsusmaa valitsus, esindajad välisministeeriumi majandusõiguse osakonna asedirektor Edwige Belliard ning välisministeeriumi nõunik Catherine de Salins,
- Iirimaa valitsus, esindaja: Chief State Solicitor Michael A. Buckley, keda abistasid SC John Cook ja barrister-at-law Jennifer Payne,
- Itaalia valitsus, esindaja: välisministeeriumi õigusosakonna juhataja Professor Luigi Ferrari Bravo, keda abistas Avvocato dello Stato Pier Giorgio Ferri,

- Madalmaade valitsus, esindaja: välisministeeriumi õigusnõunik A. Bos,
- Portugali valitsus, esindajad: välisministeeriumi Euroopa Ühenduste peadirektoraadi juriidilise osakonna direktor Luis Inez Fernandes, kaubandusministeeriumi konkurentsi ja hindade peadirektoraadi peadirektori asepeadirektor João Alvaro Sousa Fialho Lopes,
- Ühendkuningriik, esindaja: Treasury Solicitor Lucinda Hudson, keda abistasid Barrister Stephen Richards ja Barrister Nicholas Paines;
- Euroopa Ühenduste Komisjon, esindaja: B. Langeheine,

olles 27. aprilli 1993. aasta kohtuistungil ära kuulanud suulised märkused, mille esitasid Bundesanstalt für den Güterfernverkehr, Gebrüder Reiff GmbH & Co. KG, Saksamaa, Kreeka, Hispaania, Prantsusmaa, Iirimaa ja Itaalia valitsused, Madalmaade valitsus, keda esindas välisministeeriumi õigusnõuniku abi J.W. de Zwaan, Ühendkuningriik ja komisjon,

olles 14. juuli 1993. aasta kohtuistungil ära kuulanud kohtujuristi ettepaneku,

on teinud järgmise

- Kohtumenetluse keel: saksa.

otsuse

1 Landgericht (liidumaa kohus) Koblenz on esitanud 14. juuni 1991. aasta määrusega, mis saabus Euroopa Kohtu kantseleisse 22. juulil 1991, EMÜ asutamislepingu artikli 177 alusel Euroopa Kohtule eelotsusetaotluse EMÜ asutamislepingu artikli 85 ja artikli 5 teise lõigu tõlgendamise küsimuses, et võimaldada kohtul otsustada, kas Saksamaa õiguses sätestatud autotransporditariifide kohustuslikku heakskiitmismenetlust käsitlevad sätted on kooskõlas kõnealuste sätetega.

2 Kõnealune küsimus tõstatati Bundesanstalt für den Güterfernverkehr (föderaalne kaupade pikamaa-autovedude amet, edaspidi „Bundesanstalt“) ja Gebrüder Reiff GmbH & Co. KG (edaspidi „Reiff“) vahelises vaidluses, milles Bundesanstalt taotleb vahesumma väljamaksmist, mis on tekkinud föderaalsete transpordiministeeriumi poolt vastu võetud veotariifi ning vedaja poolt Reiffile esitatud arvel oleva tegeliku hinna vahel.

3 Saksamaa Liitvabariigis reguleerib autovedude valdkonda Güterkraftverkehrsgesetz (kaupade autovedude seadus, edaspidi „GüKG“). GüKG artikli 7 kohaselt on seaduse eesmärk eelkõige tagada turuhindadele vastavale hinnakujundusele ja ausale konkurentsile toetuv majanduslikult ratsionaalne ülesannete jaotumine transpordivahendite vahel.

4 Tariifikomisjonid määravad tariifid kindlaks õigusnormidega kehtestatud teatavate kriteeriumide põhjal. Komisjonid koosnevad pikamaa-autovedude asjaomaste valdkondade tariifikspertidest, kelle on föderaalne transpordiministeerium välja valinud asjaomase sektori ettevõtjate või ettevõtjate ühenduste esitatud isikute hulgast. Seadus sätestab selgesti, et tariifikomisjoni liikmed täidavad oma kohustusi missioonitundest ega ole seotud korralduste või juhistega. Minister võib osaleda või olla esindatud komisjonide koosolekutel või delegeerida selle õiguse Bundesanstalt ametnikele (GüKG artikkel 20a, artiklid 21 ja 21b).

5 GüKG artikkel 21 sätestab, et tariifikomisjonid peavad võimaldama nõuandekomiteel, mis moodustatakse veoettevõtjate esindajatest ning kuulub iga tariifikomisjoni juurde, avaldada oma arvamust enne tariifide kinnitamist.

6 Tariifikomisjoni otsuse peab kinnitama föderaalne transpordiministeerium kokkuleppel föderaalsete majandusministeeriumiga. Föderaalne transpordiministeerium võib kokkuleppel föderaalsete majandusministeeriumiga tariifid tariifikomisjoni asemel ise kindlaks määrata, kui see on avalikes huvides vajalik. Kindlaksmääratud ja heakskiidetud tariifid avaldatakse määrusena ning need on ettevõtjatele kohustuslikud (GüKG artikkel 20).

7 Kui arvel esitatud prahiraha on tariifi alusel ettenähtust väiksem, peab ettevõtja nõudma vahesumma väljamaksmist. Kui ettevõtja jätab selle tegemata, saadetakse „tasandusnõue“ Bundesanstaltile, kes peab makse oma nimel vedajalt sisse nõudma (GüKG artikkel 23).

8 Reiff laskis teha veo hinnaga, mis oli tariifi kohaselt ettenähtud hinnast madalam, ning Bundesanstalt algatas kohtumenetluse Reiffi vastu, nõudes temalt vedaja makstud hinna ja tariifi alusel ettenähtud hinna vahel tekkinud vahe katmist.

9 Kõnealustel asjaoludel otsustas Landgericht Koblenz menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule eelotsusetaotluse järgmises küsimuses:

„Kas õiguslik menetlus, mida Saksamaa Liitvabariigis kohaldatakse Güterkraftverkehrsgesetzi (kaupade autovedusid käsitlev seadus) artikli 20 ja sellele järgnevate artiklite alusel tariifide kindlaksmääramise suhtes, on kooskõlas EMÜ asutamislepingu artikli 85 lõikega 1 ning artikli 5 teise lõiguga; kas tariifide määramine eespool nimetatud sätete alusel on EMÜ asutamislepingu artikli 85 lõike 2 kohaselt õigustühine artikli 85 lõike 1 ning artikli 5 teise lõigu rikkumise tõttu?“

10 Üksikasjalikum teave vaidluse aluseks olevate asjaolude, menetluse käigu ja Euroopa Kohtule esitatud kirjalike märkuste kohta on esitatud kohtuistungis ettekandes. Toimiku neid osi mainitakse või arutatakse edaspidi niivõrd, kui kohtu arutluskäik seda nõuab.

11 Alustuseks tuleb kohe märkida, et asutamislepingu artikli 177 alusel toimuvast menetlusest ei ole Euroopa Kohtu pädevuses otsustada siseriikliku õiguse ja ühenduse õiguse sätete vastavuse üle, ent Euroopa Kohtu pädevuses on esitada siseriiklikule kohtule ühenduse õiguse tõlgendamise kohta täielik teave, mis võimaldab siseriiklikul kohtul otsustada, kas vaidlusalused sätted on kooskõlas ühenduse eeskirjadega.

12 Tuleb samuti märkida, et Euroopa Kohtu otsuse kohaselt liidetud kohtuasjades 209/84–213/84 *Ministère Public vs. Asjes*, EKL 1986, lk 1425, kohaldatakse asutamislepingus, eriti selle artiklites 85–90 sätestatud konkurentsieeskirju transpordisektori suhtes.

13 Seetõttu tuleb Landgericht Koblenzi esitatud küsimust tõlgendada nii, et peamiselt soovitakse välja selgitada, kas liikmesriigi eeskirjad, mis näevad ette, et pikamaa-autovedude tariifid määrab kindlaks tariifikomisjon ning et need tehakse pärast ametiasutuse heakskiitu GüKGs sätestatud tingimustel kohustuslikuks kõigile majandussubjektidele, on vastuolus EMÜ asutamislepingu artikli 3 punktiga f, artikli 5 teise lõiguga ning artikliga 85.

14 Tuleb samuti meeles pidada, et asutamislepingu artikkel 85 käsitleb iseenesest ainult ettevõtjate käitumist ega reguleeri liikmesriikide vastuvõetud õiguslikke või haldusmeetmeid. Euroopa Kohtu väljakujunenud kohtupraktika kohaselt näeb asutamislepingu artikkel 85 koostoimes artikliga 5 siiski ette, et liikmesriigid ei kehtesta ega säilita sätteid, sealhulgas seadusandlikke sätteid, mis võivad ettevõtjate suhtes kohaldatavad konkurentsieeskirjad ebatõhusaks muuta. Sama pretsedendiõiguse alusel on tegemist sellise juhtumiga, juhul kui riik kas nõuab või soodustab artikliga 85 vastuolus olevate kokkulepete sõlmimist või otsuste tegemist või kooskõlastatud tegevust või tugevdab nende mõju või võtab oma õigusaktidelt nende riikliku iseloomu, delegerides eraettevõtjatele vastutuse majandusvaldkonda mõjutavate otsuste tegemise eest (vaata kohtuasi 267/86: *Van Eycke vs. ASPA*, EKL 1988, lk 4769, punkt 16).

15 Seetõttu tuleb siseriiklikule kohtule vajaliku vastuse andmiseks esmajoones välja selgitada, kas õigusakt nagu GüKG võimaldab kokkulepet, otsust või kooskõlastatud tegevust asutamislepingu artikli 85 tähenduses.

16 Majandussubjektide rolli küsimuses on Euroopa Kohus seisukohal, et juhul kui avalik asutus nimetab hindade kindlaksmääramise eest vastutava organi liikmeteks isikud, kelle nimetamise ettepaneku on teinud otseselt seotud kaubandusorganisatsioonid, ei ole välistatud kokkuleppe, otsuse või kooskõlastatud tegevuse olemasolu asutamislepingu artikli 85 tähenduses, kui kõnesolevad isikud on nende nimetamise ettepaneku teinud organisatsioonide esindajatena pidanud läbirääkimisi ja sõlminud hinnakokkuleppe (vaata kohtuasi 123/83: BNIC vs. Clair, EKL 1985, lk 391).

17 GüKG sätestatud tariifikomisjonid on moodustatud autovedude valdkonna asjakohaste osade tariiefekspertidest, kes ei ole kohustatud täitma ettevõtjate või ettevõtjate ühenduste käske või juhiseid, kes tegid föderaalne transpordiministeeriumile ekspertide nimetamise ettepaneku. Sellest tulenevalt ei saa kõnesolevaid komisjone käsitada asjaomase valdkonna ettevõtjate esindajate koosolekutena.

18 Peale selle ei saa tariifikomisjonid GüKG kohaselt tariife kindlaks määrata üksnes vedudega tegelevate ettevõtjate või ettevõtjate ühenduste huvidest lähtudes, vaid peavad arvesse võtma ka põllumajandussektori ja keskmise suurusega ettevõtjate ning nende piirkondade huvid, kes on majanduslikult nõrgad või kelle transpordivõimalused on ebapiisavad. Sellele lisaks määratakse tariifid kindlaks alles pärast kohustuslikku nõupidamist teenuste kasutajate esindajatest koosneva nõuandekomiteega.

19 Sellest järeldeb, et sellise autoveotariifide kindlaksmääramise süsteemi raames, nagu on GüKG alusel kasutusele võetud, ei saa tariifikomisjonide liikmeid olenemata sellest, et föderaalne transpordiministeerium on nad välja valinud otseselt seotud kaubandusorganisatsioonide ettepaneku põhjal, pidada kõnealuste organisatsioonide esindajateks, kelle ülesandeks on hindade üle läbirääkimisi pidada ja nende suhtes kokku leppida.

20 Teiseks on tarvis välja selgitada, kas avalikud asutused on delegeerinud oma tariifide kindlaksmääramisega seotud volitusi eraõiguslikele majandussubjektidele.

21 GüKG eesmärk on parima võimaliku autoveoteenuse tagamine, kusjuures liitvabariigi valitsuse ülesanne on lähendada eri transpordiliikide vahelisi konkurentsitingimusi ning tagada nende vahel ülesannete majanduslikult otstarbekas jaotumine. Sel eesmärgil näeb GüKG selgesti ette, et föderaalne transpordiministeerium peab ühtlustama eri transpordiliikide teenused ja hinnad, et ära hoida kõlvatu konkurentsi tekkimine esmajoones maantee-, raudtee- ja jõetranspordis.

22 Selle kohustuse täitmiseks on föderaalne transpordiministeerium volitatud peale tariifikomisjonide ja nõuandekomiteede moodustamise ning nende koosseisu ja struktuuri üle otsustamise viibima ise või olema esindatud nende koosolekul, või delegeerima selle õiguse Bundesanstalt ametnikele. Peale selle, kui tariifikomisjoni otsusega kindlaksmääratud tariifid on avaliku huvi seisukohalt kahjulikud, võib föderaalne transpordiministeerium kokkuleppel föderaalne majandusministeeriumiga tariifid tariifikomisjoni asemel ise kindlaks määrata.

23 Sellest järeldub, et autoveotariifide kindlaksmääramise seda liiki süsteemis, nagu on GüKG alusel kasutusele võetud, ei ole avalikud asutused delegeerinud oma tariifide kindlaksmääramise volitusi eraõiguslikele majandussubjektidele.

24 Seetõttu tuleb vastuseks esitatud küsimusele sedastada, et EMÜ asutamislepingu artikli 3 punkt f, artikli 5 teine lõik ning artikkel 85 ei välista liikmesriigi eeskirjade kohaldamist, mis näevad ette, et kaupade pikamaa-autovedude tariifid tuleb kindlaks määrata tariifikomisjonidel ning et need tuleb pärast avalike asutuste heakskiitu kohustuslikuks teha kõigile majandussubjektidele, juhul kui kõnealuste komisjonide liikmed, olenemata sellest, et avalikud asutused on nad välja valinud asjaga seotud kaubandussektorite ettepaneku põhjal, ei ole nende kaubandussektorite esindajad ning nendelt ei eeldata hinnaläbirääkimisi ja hinnakokkuleppe sõlmimist, vaid on sõltumatud eksperdid, kelle ülesandeks on tariifide kindlaksmääramine avalikust huvist lähtuvate kaalutluste põhjal, ning juhul kui avalikud asutused ei loobu oma eelisõigustest, vaid tagavad eelkõige, et komisjonid määravad tariifid kindlaks avalikust huvist lähtuvate kaalutluste põhjal, ning teevad vajaduse korral komisjoni asemel ise otsuse.

Kohtukulud

25 Belgia, Taani, Saksamaa, Kreeka, Hispaania, Prantsusmaa, Iirimaa, Itaalia, Madalmaade, Portugali ja Ühendkuningriigi valitsuste ning Euroopa Ühenduste Komisjoni Euroopa Kohtule märkuste esitamisega seotud kulusid ei hüvitata. Kuna põhikohtuasja poolte jaoks on käesolev menetlus eelotsusetaotluse esitanud kohtus pooleliolevate asjade üks staadium, otsustab kohtukulude jaotuse siseriiklik kohus.

Esitatud põhjendustest lähtudes

EUROOPA KOHUS,

vastuseks Landgericht Koblenzi 14. juuni 1991. aasta määrusega esitatud küsimusele, otsustab:

EMÜ asutamislepingu artikli 3 punkt f, artikli 5 teine lõik ning artikkel 85 ei välista liikmesriigi eeskirjade kohaldamist, mis näevad ette, et kaupade pikamaa-autovedude tariifid tuleb kindlaks määrata tariifikomisjonidel ning et need tuleb pärast avalike asutuste heakskiitu kohustuslikuks teha kõigile majandussubjektidele, juhul kui kõnealuste komisjonide liikmed, olenemata sellest, et avalikud asutused on nad välja valinud asjaga seotud kaubandussektorite ettepaneku põhjal, ei ole nende kaubandussektorite esindajad ning nendelt ei eeldata hinnaläbirääkimisi ja hinnakokkuleppe sõlmimist, vaid on sõltumatud eksperdid, kelle ülesandeks on tariifide kindlaksmääramine avalikust huvist lähtuvate kaalutluste põhjal, ning juhul kui avalikud asutused ei loobu oma eelisõigustest, vaid tagavad eelkõige, et komisjonid määravad tariifid kindlaks avalikust huvist lähtuvate kaalutluste põhjal, ning teevad vajaduse korral komisjoni asemel ise otsuse.

Due	Mancini Joliet	Moitinho de Almeida Schockweiler	Kakouris Rodriguez
Grévisse	Iglesias Zuleeg	Kapteyn	Murray

Kuulutatud avalikul kohtuistungil 17. novembril 1993 Luxembourgis.

J.-G. Giraud
Kohtusekretär

O. Due
President