



Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (teine koda)

15. oktoober 2015 *

Eelotsusetaotlus — ELTL artiklid 49 ja 51 — Asutamisvabadus — Direktiiv 2006/123/EÜ — Kohaldamisala — Teenused siseturul — Direktiiv 2009/40/EÜ — Sõidukite tehnölevaatuse valdkonnas tegutsema asumine — Teostamine eraõigusliku isiku poolt — Avaliku võimu teostamisega seotud tegevused — Eelneva tegevusloa andmise kord — Ülekaalukas üldine huvi — Liiklusohutus — Territoriaalne jaotamine — Minimaalne vahemaa sõidukite tehnölevaatuspunktide vahel — Maksimalne turuosa — Õigustatus — Sobivus taotletava eesmärgi saavutamiseks — Sidusus — Proportsionaalsus

Kohtuasjas C-168/14,

mille ese on ELTL artikli 267 alusel Tribunal Supremo (kõrgeim kohus, Hispaania) 20. märtsi 2014. aasta otsusega esitatud eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse 7. aprillil 2014, menetluses

Grupo Itevelesa SL,

Applus Iteuve Technology,

Certio ITV SL,

Asistencia Técnica Industrial SAE

versus

OCA Inspección Técnica de Vehículos SA,

Generalidad de Cataluña,

EUROOPA KOHUS (teine koda),

koosseisus: koja president R. Silva de Lapuerta teise koja presidendi ülesannetes, kohtunikud J. L. da Cruz Vilaça, A. Arabadjiev (ettekandja), C. Lycourgos ja J.-C. Bonichot,

kohtujurist: N. Wahl,

kohtusekretär: ametnik L. Carrasco Marco,

arvestades kirjalikus menetluses ja 19. märtsi 2015. aasta kohtuistungil esitatut,

* Kohtumenetluse keel: hispaania.

arvestades seisukohti, mille esitasid:

- Grupo Itevelesa SL, esindajad: *abogado* J. Lavilla Rubira, *abogado* M. Alvarez-Tólcheff, *abogado* T. Puente Méndez, *abogado* M. Barrantes Diaz ja *abogado* S. Rodiño Sorli,
- Applus Iteuve Technology, esindajad: *procurador* A. Vázquez Guillén, *abogado* J. Folguera Crespo, *abogado* L. Moscoso del Prado González ja *abogado* A. Guerra Fernández,
- Certio ITV SL, esindajad: *procuradora* R. Sorribes Calle, *abogado* J. Just Sarobé ja R. Miró Miró,
- Asistencia Técnica Industrial SAE, esindajad: *abogado* M. Marsal i Ferret, *abogado* M. Ortíz-Cañavate Levenfeld ja *abogado* I. Galobardes Mendonza,
- OCA Inspección Técnica de Vehículos SA, esindajad: *abogado* J. Macias Castaño, *abogado* A. Raventós Soler ja *abogado* M. Velasco Muñoz Cuellar,
- Generalidad de Cataluña, esindaja: *abogada* N. París Domenech,
- Hispaania valitsus, esindaja: M. Sampol Pucurull,
- Iirimaa, esindajad: S. Kingston, L. Williams ja A. Joyce,
- Rootsi valitsus, esindajad: N. Otte Widgren, A. Falk, C. Meyer-Seitz, U. Persson, K. Sparrman, L. Swedenborg, F. Sjövall ja E. Karlsson,
- Euroopa Komisjon, esindajad: H. Tserepa-Lacombe ja J. Rius,

olles 3. juuni 2015. aasta kohtuistungil ära kuulanud kohtujuristi ettepaneku,

on teinud järgmise

otsuse

- 1 Sisuliselt puudutab eelotsusetaotlus ELTL artiklite 49 ja 51, Euroopa Parlamendi ja nõukogu 12. detsembri 2006. aasta direktiivi 2006/123/EÜ teenuste kohta siseturul (ELT L 376, lk 36, edaspidi „teenuste direktiiv”) artikli 2 lõike 2 punktide d ja i ning artiklite 3, 9, 10 ja 14, ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 6. mai 2009. aasta direktiivi 2009/40/EÜ mootorsõidukite ja nende haagiste tehnoülevaatuse kohta (ELT L 141, lk 12) artikli 2 tõlgendamist.
- 2 Taotlus on esitatud ühelt poolt Grupo Itevelesa SL (edaspidi „Itevelesa”), Applus Iteuve Technology (edaspidi „Applus”), Certio ITV SL (edaspidi „Certio”) ja Asistencia Técnica Industrial SAE (edaspidi „ATI”) ning teiselt poolt OCA Inspección Técnica de Vehículos SA (edaspidi „OCA”) vahelises kohtuvaidluses sõidukite tehnoülevaatus käsitlevate liikmesriigi õiguse sätete seaduslikkuse üle.

Õiguslik raamistik

Liidu õigus

Teenuste direktiiv

- 3 Teenuste direktiivi põhjenduses 21 on märgitud, et „[t]ransporditeenused, sealhulgas linnatransport, takso- ja kiirabiveod, samuti sadamateenused tuleks käesoleva direktiivi reguleerimisalast välja jätta”.
- 4 Direktiivi põhjenduses 33 on muu hulgas märgitud, et sertifitseerimine ja testimine on selle direktiiviga hõlmatud.
- 5 Teenuste direktiivi artikli 1 lõike 1 kohaselt kehtestab see direktiiv üldsätted, mis lihtsustavad teenuseosutajate asutamisevabaduse teostamist ja teenuste vaba liikumist, säilitades samas teenuste kõrge kvaliteedi.
- 6 Vastavalt direktiivi artikli 2 lõike 2 punktile d on selle direktiivi kohaldamisalast välja jäetud „transpordi valdkonna teenused, sealhulgas sadamateenused, mis kuuluvad [EL toimimise lepingu VI] jaotise reguleerimisalasse”.
- 7 Direktiivi artikli 2 lõike 2 punktis i on ette nähtud, et selle direktiivi kohaldamisalasse ei kuulu „[ELTL] artiklis 51] sätestatud avaliku võimu teostamisega seotud tegevused”.
- 8 Direktiivi artiklis 3 on täpsustatud:

„Kui käesoleva direktiivi sätted lähevad vastuollu ühenduse mõne muu õigusaktiga, mis reguleerib teatavates sektorites või teatavatel kutsealadel teenuste osutamise valdkonnale juurdepääsu või selles valdkonnas tegutsemise konkreetseid aspekte, on muude ühenduse õigusaktide sätted ülimuslikud ning neid kohaldatakse asjaomaste sektorite ja kutsealade puhul. [...]”.
- 9 Teenuste direktiivi artiklis 9 „Autoriseerimisskeemid” on sätestatud:

„1. Liikmesriigid võivad teenuste osutamise valdkonnale juurdepääsu või selles valdkonnas tegutsemise suhtes kohaldada autoriseerimisskeemi ainult siis, kui on täidetud järgmised tingimused:

 - a) autoriseerimisskeem ei diskrimineeri asjaomast teenuseosutajat;
 - b) vajadus autoriseerimisskeemi järele on põhjendatud olulise avaliku huviga seotud põhjusega;
 - c) taotletavat eesmärki ei ole võimalik saavutada vähem piirava meetmega, eelkõige põhjusel, et tagantjärele tehtav kontroll toimuks liiga hilja selleks, et olla tõeliselt tõhus.

[...]

3. Käesolevat jagu ei kohaldata autoriseerimisskeemide nende aspektide suhtes, mis on otseselt või kaudselt hõlmatud muude ühenduse õigusaktidega.”
- 10 Direktiivi artiklis 10 „Autoriseeringu andmise tingimused” on ette nähtud, et tegevuslubade andmise korrad põhinevad kriteeriumidel, mis välistavad pädevate asutuste hindamisõiguse meelevaldse kasutamise.

- 11 Direktiivi artiklis 14 „Keelatud nõuded” on sätestatud järgmist:

„Liikmesriigid ei sea oma territooriumil teenuste osutamise valdkonnale juurdepääsu ega selles valdkonnas tegutsemise eeltingimuseks vastavust mis tahes järgmistele nõuetele:

[...]

- 5) majandusliku põhjendatuse testi üksikjuhtumipõhine rakendamine, mille tõttu autoriseeringu andmine sõltub majandusliku vajaduse või turul eksisteeriva nõudluse olemasolu tõestamisest, tegevuse potentsiaalsete või olemasolevate majanduslike mõjude hindamisest või hinnangust selle kohta, kas tegevus on kooskõlas pädeva asutuse majanduslike planeerimiseesmärkidega; see keeld ei puuduta planeerimisnõudeid, millel ei ole majanduslikku eesmärki, kuid mis on seotud olulise avaliku huviga seotud põhjustega;

[...]”.

Direktiiv 2009/40

- 12 Direktiivi 2009/40 põhjendus 2 on sõnastatud järgmiselt:

„Ühise transpordipoliitika raames peaksid ühendusesisese maanteeliikluse teatud tingimused nii kohaldatavate ohutus- kui ka konkurentsitingimuste osas olema liikmesriikidest pärit vedajatele kõige soodsamad.”

- 13 Selle direktiivi põhjenduses 5 on öeldud:

„Ühenduse miinimumnõuded ja käesolevas direktiivis loetletud sõlmede testimiseks kasutatavad meetodid tuleks seepärast ette näha üksikdirektiividega.”

- 14 Direktiivi põhjenduses 26 on täpsustatud, et selle direktiivi eesmärgid on „tehnöülevaatus käsitlevate normide ühtlustami[ne], maanteeveoettevõtjate vahelise konkurentsi kahjustamise vältimi[ne] ning sõidukite nõuetekohase kontrolli ja hoolduse tagami[ne] [...]”.

- 15 Sama direktiivi artikli 1 lõike 2 kohaselt on „[t]ehnöülevaatusega hõlmatud sõidukiliigid, tehnöülevaatus sagedus ning testitavad sõlmed [...] loetletud I ja II lisas”.

- 16 Direktiivi 2009/40 artiklis 2 on sätestatud:

„Käesoleva direktiiviga ette nähtud tehnöülevaatus teeb riik või riigi poolt selleks volitatud avalik-õiguslik asutus või riigi poolt määratud ning tema otsese järelevalve alla kuuluvad organisatsioonid või asutused, sealhulgas nõuetekohaselt volitatud eraõiguslikud organisatsioonid. Eelkõige juhul, kui sõidukite testimiskeskusteks määratud asutused teevad ka mootorsõidukite remonti, võtavad liikmesriigid kõik meetmed, et tagada sõidukite ülevaatus objektiivsus ja hea kvaliteet.”

Direktiiv 2014/45/EL

- 17 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 3. aprilli 2014. aasta direktiivi 2014/45/EL, milles käsitletakse mootorsõidukite ja nende haagiste korralist tehnöülevaatus ja millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2009/40/EÜ (ELT L 127, lk 51), põhjenduses 3 on ette nähtud järgmist:

„Tehnöülevaatus on osa üldisemast korrast, millega tagatakse, et sõidukeid hoitakse nende kasutamise ajal liiklusele ohutus ja keskkonna seisukohast vastuvõetavas seisukorras. [...]”

18 Direktiivi 2014/45 põhjenduse 43 kohaselt:

„Tehnonõuetele vastavus mõjutab otseselt liiklusohutust ja seetõttu tuleks see korrapäraselt läbi vaadata. [...]”

19 Sama direktiivi artikli 4 lõikes 2 on sätestatud:

„Tehnoülevaatus teeb sõiduki registreerimise liikmesriik või kõnealuse liikmesriigi poolt selleks volitatud avalik-õiguslik isik või kõnealuse liikmesriigi poolt määratud ning tema järelevalve alla kuuluvad asutused või ettevõtted, sealhulgas tegevusloa saanud eraõiguslikud isikud.”

Hispaania õigus

20 Kataloonia parlamendi 31. juulil 2008 vastu võetud seaduse 12/2008 tööstusohutuse kohta (Ley 12/2008 de seguridad industrial; BOE nr 204, 23.8.2008, lk 14194) artiklites 35–37 on ette nähtud järgmist:

„Artikkel 35. Sõidukite tehnoülevaatuspunktide käitajate ülesanded

Sõidukite tehnoülevaatuspunktide käitajatel on järgmised ülesanded:

- a) viia sisuliselt läbi sõidukite, nende osade ja varustuse tehnoülevaatus;
- b) ettevaatusabinõuna takistada niisuguste sõidukite kasutamist, millel ülevaatus käigus ilmnevad ohutusalased puudused, mis toovad kaasa vahetu ohu.

[...]

Artikkel 36. Nõuded sõidukite tehnoülevaatuspunktide käitajatele

1. Kataloonia territooriumil tegutsemiseks peavad sõidukite tehnoülevaatuspunktide käitajad täitma järgmised nõuded:

- a) järgima sõidukite tehnoülevaatuspunktide territoriaalset plaani, mille vastavalt artikli 37 lõikele 2 võib kehtestada valitsus;
- b) ettevõtja või ettevõtjate kontsern ei tohi ületada määruses kehtestatud maksimaalset turuosa. See maksimaalne turuosa peab tagama, et ükski käitaja ei pakuks kõigi oma sõidukite tehnoülevaatuspunktidega teenust enamas kui pooltes Kataloonia olemasolevatest ülevaatusliinidest. [...]
- c) järgima minimaalset lubatud vahemaad sama ettevõtja või ettevõtjate kontserni erinevate sõidukite tehnoülevaatuspunktide vahel, mille peab vastavalt artikli 37 lõikele 3 kehtestama valitsus;

[...]

Artikkel 37. Sõidukite tehnoülevaatuspunktide käitajate tegevusluba

1. Kataloonia tööstusohutuse amet [Agencia Catalana de Seguridad Industrial] tegeleb tegevuslubade andmisega sõidukite tehnoülevaatuspunktide käitajatele. Tegevusluba, mis on iga punkti jaoks individuaalne, tuleb anda kooskõlas määruses kehtestatud menetlusega.

2. Tagamaks teenuse nõuetekohase osutamise kooskõlas olemasoleva autopargiga ja ülevaatuse objektiivsuse ning kvaliteedi, võib valitsus dekreediga kindlaks määrata sõidukite tehnöülevaatuspunktide ja iga punkti kohustuslike ülevaatusliinide vajaliku arvu, mis tuleb arvutada olemasoleva autopargi põhjal, ja kindlaks määrata punktide asukoha territoriaalse plaaniga. [...]

3. Tagamaks tõhusat konkurentsi ettevõtjate vahel, peab valitsus dekreediga kehtestama minimaalsed vahemaad sama ettevõtja või ettevõtja kontserni ülevaatuspunktide vahel. Nende vahemaadega peab tagama, et ühel käitajal ei tekiks territoriaalset valitsevat seisundit, võttes arvesse sõidukite tehnöülevaatuspunktide erinevate asukohtade omadusi/eripära.

[...]”.

21 Kataloonia autonoomse piirkonna valitsuse (Generalidad de Cataluña) 2. märtsil 2010 vastu võetud dekreediga 30/2010, millega kinnitati 31. juuli 2008. aasta seaduse 12/2008 tööstusohutuse ja sõidukite tehnöülevaatusse kohta rakendusmäärus (decreto 30/2010, por el que se aprueba el reglamento de desarrollo de la Ley 12/2008, de 31 de julio, de seguridad industrial; edaspidi „dekreet 30/2010”), ja sama valitsuse poolt 30. märtsil 2010 vastu võetud dekreediga 45/2010, millega kinnitati Kataloonias ajavahemikuks 2010–2014 uute tehnöülevaatuspunktide territoriaalne plaan (decreto 45/2010, por el que se aprueba el Plan territorial de nuevas estaciones de inspección técnica de vehículos de Cataluña para el periodo 2010–2014; edaspidi „dekreet 45/2010”), rakendatakse seaduse nr 12/2008 sätteid seoses sõidukite tehnöülevaatuspunktide rajamisega.

22 Dekreedi 30/2010 artiklites 73–75 on ette nähtud järgmist:

„Artikkel 73.

Territoriaalse plaani järgimine ja järjepidevuse tagamine

73.1 Tagamaks üldsusele adekvaatne teenus ning ülevaatusteenus, mis vastab olemasolevale nõudlusele ja seaduse [12/2008] artikli 36 lõike 1 punktis a sätestatule, peavad sõidukite tehnöülevaatuspunktide käitajad järgima sõidukite tehnöülevaatuspunktide kehtivas territoriaalses plaanis sätestatut.

[...]

Artikkel 74.

Maksimaalne turuosa

74.1 Vastavalt seaduse [12/2008] artikli 36 lõike 1 punktis b sätestatule ei või Kataloonias sõidukite tehnöülevaatusse teenuse osutamise loa saanud ettevõtja või ettevõtjate kontserni turuosa olla suurem kui pool koguturust. [...]

74.2 Turuosa määratakse kindlaks, võrreldes vastavalt iga käitaja kõigis tehnöülevaatuspunktides tegevusloa saanud ülevaatusliinide arvu kõigi selliste Kataloonias asuvate liinide arvuga.

Artikkel 75.

Minimaalne lubatud vahemaa

75.1 Tagamaks tõhusat konkurentsi ettevõtjate vahel vastavalt käesoleva dekreeedi artikli 37 lõikele 3 ja seaduse [12/2008] artikli 36 lõike 1 punktile c, ei või sama ettevõtja või ettevõtja kontserni sõidukite tehnöülevaatuspunktide vaheline tegelik vahemaa olla väiksem kui:

- a) 4 km punktide vahel, mis asuvad linnades, mille elanike arv on suurem kui 30 000 kuupäeval, kui Kataloonia tööstusohutuse amet väljastab loa;
- b) 20 km punktide vahel, mis asuvad mujal Kataloonia territooriumil;
- c) 10 km punktide vahel, millest üks asub linnas, mille elanike arv on loa väljastamise kuupäeval suurem kui 30 000, ja teine asub mujal Kataloonia territooriumil.

75.2 Käesoleva määruse tähenduses on tegelik vahemaa lühim tee, mis tuleb läbida olemasolevaid avalikke ühendusteid kasutades ühest punktist teise minekuks kuupäeval, kui Kataloonia tööstusohutuse amet väljastab loa.

3. Olemasolevate tehnöülevaatuspunktide võrgustiku osas võib käesoleva dekreeedi jõustumise kuupäeval lõike 1 punktis a sätestatud vahemaad vähendada kuni 20%.”

- 23 Dekreeedi 30/2010 artikli 79 lõike 1 punktis c on täpsustatud, et kohaldatavate õigusaktidega ette nähtud juhtudel võivad tehnöülevaatuspunktid sõiduki liiklusest kõrvaldada vastavalt Kataloonia tööstusohutuse ameti vastu võetud juhiste ja korrale.

- 24 Dekreeedi 45/2010 preambulis on märgitud:

„[...] Tehakse kõik, et sõidukite tehnöülevaatus pakkumine vastaks olemasolevale vajadusele nii seoses territoriaalse kaetusega kohtades, kus on praegu puudused, et saavutada teenuse lähedus kasutajatele, kui ka selleks, et vähendada olemasoleva teenuse puudujääki piirkondades, mis on hõlmatud sõidukite tehnöülevaatuspunktidega, millel on suur koormus ja kus ooteajad on pikemad.

Sõidukite tehnöülevaatus teenuse valdkonnas tuleb selle territoriaalset olemust arvestades vältida seda, et pelgalt teenuse kasumlikkuse põhjustel keskendub pakkumine ülemääraselt kindlasse piirkonda, kahjustades territooriumi teisi alasid, mis väiksema autopargi tõttu jäävad teenusest hõlmamata, kahjustades seega kasutajaid. Teisalt võib sõidukite tiheduse tõttu suurema nõudlusega piirkondades ülevaatuspunktide suurem kontsentratsioon kaasa tuua ettevõtjate konkureerimistendentsi, vähendades oma nõudmiste taset ja seega halvendades teenuse kvaliteeti.”

Põhikohtuasi ja eelotsuse küsimused

- 25 OCA – üks Hispaanias tehnöülevaatusteenust osutavatest ettevõtjatest – esitas 5. mail 2010 Tribunal Superior de Justicia de Cataluña (Kataloonia kõrgema astme kohus, Hispaania) halduskaebuse, milles palus osaliselt tühistada dekreeedi 30/2010 ja tervikuna tühistada dekreeedi 45/2010 põhjusel, et tehnöülevaatusteenuse osutajate suhtes kehtivad tööstusohutuse õigusnormid, mille alusel kohaldatakse neile halduslubade korda, ja see, kuidas on kindlaks määratud mainitud tegevuslubade korraga seotud tingimused ja kohustused, on vastuolus teenuste direktiiviga.
- 26 Neli muud tehnöülevaatuspunkti käitajat, nimelt Itelevesa, Applus, Certio ja ATI ning Kataloonia autonoomse piirkonna valitsus leidsid oma seisukohtades, et põhikohtuasjas vaidluse all olevad dekreedid on õiguspärased.

- 27 Tribunal Superior de Justicia de Cataluña (Kataloonia kõrgema astme kohus) rahuldab kaebuse 25. aprilli 2012. aasta otsusega ja tühistas esiteks dekreeidi 30/2010 sätted, mis reguleerivad sõidukite tehnöülevaatuspunktide käitajatele (edaspidi „käitajad”) tegevuslubade andmise korda, ja teiseks dekreeidi 45/2010 tervikuna, põhjusel, et see kord on vastuolus 23. novembri 2009. aasta seadusega 17/2009 teenustele vaba juurdepääsu ja nende vaba osutamise kohta (Ley 17/2009 sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio), millega võetakse Hispaania õigusesse üle teenuste direktiiv.
- 28 Itevelesa, Applus, Certio ja ATI kaebasid selle otsuse edasi Tribunal Supremosse (ülemkohus). Nimetatud kohus rahuldab Kataloonia autonoomse piirkonna valitsuse taotluse lugeda ta huvitatud isikuks ja lubada tal menetluses vastustajana osaleda.
- 29 Edasikaebusi läbi vaadates on eelotsusetaotluse esitanud kohtul tekkinud kahtlus teenuste direktiivi kohaldatavuses sõidukite tehnöülevaatuse alasele tegevusele, kuna tema hinnangul võib selle direktiivi artikli 2 lõike 2 punkti d tõlgendada kahel erineval moel. Esimese tõlgenduse kohaselt on tehnöülevaatuspunktid seotud liiklusohutusega ja kuuluvad seetõttu ühise transpordipoliitika valdkonda. Teise tõlgenduse kohaselt on tehnöülevaatusteenuste puhul, mida osutavad äriühingud kasutaja makstava vastutasu eest, tegemist sertifitseerimis-, testimis- ja kontrollimisteenustega, mis vastavalt nimetatud direktiivi põhjendusele 33 kuuluvad selle direktiivi kohaldamisalasse.
- 30 Lisaks on eelotsusetaotluse esitanud kohtul tekkinud küsimus, kas käitajate volitus sõidukid ettevaatusabinõuna liiklusest kõrvaldada kuulub teenuste direktiivi artikli 2 lõike 2 punktis i sätestatud „avaliku võimu teostamisega seotud tegevuste” hulka.
- 31 Nimetatud kohtul on ka küsimus, milline on teenuste direktiivi ja direktiivi 2009/40 koostoime seoses selle väljaselgitamisega, kas tehnöülevaatusteenuse osutamisega tegeleva hakkamise tingimuseks võib seada tegevusloa saamise. Ta viitab sellega seoses kohtuotsusele komisjon *vs.* Portugal (C-438/08, EU:C:2009:651), milles Euroopa Kohus leidis, et direktiivis 2009/40 puuduvad sätted, mis käsitleks sõidukite ülevaatusega tegeleva hakkamist.
- 32 Viimaseks puudutavad eelotsusetaotluse esitanud kohtu kahtlused käitajate kohustust järgida liikmesriigi õigusnormidega kehtestatud tegevusloa korra puhul territoriaalset plaani, millega sõidukite tehnöülevaatuspunktide arv on sobiva territoriaalse kaetuse tagamise, teenuste kvaliteedi ja ettevõtjate vahelise konkurentsiga seotud põhjustel piiratud vastavalt kahele kriteeriumile, millest esimene puudutab minimaalset vahemaad sama ettevõtja või ettevõtjate kontserni ülevaatuspunktide vahel, ja teine 50%-st suurema turuosa omamise keeldu. Kataloonia konkurentsiamet leidis sellega seoses, et neid kriteeriume ei õigusta ülekaalukas üldine huvi ja et see territoriaalne plaan piirab põhjendamatult konkurentsi, takistades uute ettevõtjate turulepääsu.
- 33 Neil asjaoludel otsustas Tribunal Supremo (ülemkohus) menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:
- „1. Kas teenuste direktiivi artikli 2 lõike 2 punkt d välistab selle direktiivi kohaldamisalast sõidukite tehnöülevaatuse, kui see viiakse läbi siseriiklikke õigusnorme järgides eraõiguslike äriühingute poolt liikmesriigi ametiasutuse järelevalve all?
2. Kui vastus eelmisele küsimusele on eitav (st kui tehnöülevaatuse alane tegevus kuulub põhimõtteliselt teenuste direktiivi kohaldamisalasse), siis kas võib kohaldada selle direktiivi artikli 2 lõike 2 punktis i sätestatud erandit põhjusel, et teenust pakkuvatel eraõiguslikel isikutel on õigus ettevaatusabinõuna määrata selliste sõidukite liiklusest kõrvaldamine, millel esinevad niisugused ohutusalsed puudused, et nendega liiklemine tähendaks vahetut ohtu?

3. Kui teenuste direktiivi kohaldatakse tehnöülevaatuse alasele tegevusele, siis kas selle tõlgendamine koostoimes direktiivi 2009/40 artikliga 2 võimaldab igal juhul kehtestada sellisele tegevusele eelneva haldusloa nõude? Kas vastust sellele küsimusele mõjutavad kohtuotsuse komisjon *vs.* Portugal (C-438/08, EU:C:2009:651) punktis 26 väljendatud kaalutlused?
4. Kas teenuste direktiivi artiklitega 10 ja 14 – või kui see direktiiv ei ole kohaldatav, siis nüüd ELTL artikliga 49 – on kooskõlas siseriiklikud õigusnormid, mille kohaselt oleneb tehnöülevaatuspunktidele antavate lubade arv niisuguse territoriaalse plaani sisust, milles on koguselise piirangu seadmist põhjendatud vajadusega tagada piisav territoriaalne kaetus, tagada teeninduse kvaliteet ja julgustada ettevõtjatevahelist konkurentsi ning mis sel eesmärgil sisaldab plaanimajanduse tunnuseid?”

Eelotsuse küsimuste analüüs

Euroopa Kohtu pädevus

- 34 Applus ja ATI leiavad, et eelotsusetaotlus ei ole vastuvõetav, kuna põhikohtuasja vaidluses puuduvad piiriülesed elemendid ja selle puhul on tegemist puhtalt riigisisese olukorraga.
- 35 Sellega seoses tuleb meenutada, et kuigi niisugused liikmesriigi õigusnormid, nagu on kõne all põhikohtuasjas ja mis vastavalt nende sõnastusele on ühtviisi kohaldatavad nii Hispaania kodanike kui ka teiste liikmesriikide kodanike suhtes, kuuluvad Euroopa Liidu toimimise lepinguga tagatud põhivabadusi käsitlevate sätete kohaldamisalasse üldjuhul vaid siis, kui neid kohaldatakse olukorra suhtes, millel on seos liikmesriikidevahelise kaubavahetusega (vt selle kohta kohtuotsus Sokoll-Seebacher, C-367/12, EU:C:2014:68, punkt 10 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 36 Samas ei ole käesoleval juhul kuidagi välistatud, et teistes liikmesriikides kui Hispaania Kuningriik asutatud ettevõtjad on olnud või on huvitatud sõidukite tehnöülevaatusteenuste osutamisest Hispaanias.
- 37 Neil asjaoludel on eelotsuse küsimus vastuvõetav.

Sisulised küsimused

Esimene küsimus

- 38 Esimese küsimusega palub eelotsusetaotluse esitanud kohus selgitada, kas teenuste direktiiv on kohaldatav sõidukite tehnöülevaatuse alasele tegevusele.
- 39 Sissejuhatuseks tuleb meelde tuletada, et kõnealuse direktiivi artikli 2 lõike 2 punkti d kohaselt ei kohaldata seda direktiivi „transpordi valdkonna teenustele, sealhulgas sadamateenustele, mis kuuluvad [EL toimimise lepingu VI] jaotise reguleerimisalasse”.
- 40 Kuna teenuste direktiivis ei ole mõistet „transpordi valdkonna teenused” sõnaselgelt määratletud, tuleb selle ulatus piiritleda.
- 41 Esiteks tuleb seoses teenuste direktiivi artikli 2 lõike 2 punkti d sõnastusega rõhutada, et kõigis keeleversioonides peale saksa keele on selles sättes kasutatud sõnade ehk „transpordi valdkonna teenuste” ulatus laiem kui väljendil „transporditeenused”, mida on kasutatud selle direktiivi põhjenduses 21, tähistamaks „transporditeenuseid, sealhulgas linnatransporti, takso- ja kiirabivedusid ja samuti sadamateenuseid”.

- 42 Seoses esinevusega keeleversioonide vahel tuleb meelde tuletada, et väljakujunenud kohtupraktika kohaselt ei saa see, kuidas liidu säte on ühes keeleversioonis sõnastatud, olla selle sätte tõlgendamise ainus alus ja sellele keeleversioonile ei saa tõlgendamisel anda eelist muude keeleversioonide ees. Liidu õigusnorme tuleb nimelt tõlgendada ja kohaldada ühetaoliselt, arvestades Euroopa Liidu kõigis keeltes kehtivaid versioone. Kui keeleversioonides on erinevusi, tuleb asjaomast sätet tõlgendada lähtuvalt selle õigusakti üldisest ülesehitusest ja eesmärkidest, mille osa see säte on (vt kohtuotsus *Kurcums Metal*, C-558/11, EU:C:2012:721, punkt 48 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 43 Samas, nagu märgitud käesoleva kohtuotsuse punktis 41, tuleb tõdeda, et kõik teenuste direktiivi artikli 2 lõike 2 punkti d keeleversioonid peale saksa keele kasutavad selgelt sõnu „transpordi valdkonna teenused”, ja niisiis kuuluvad kohaldamisele just need. Selle sätte üldine ülesehitus ja eesmärk kinnitavad seda järeldust.
- 44 Teenuste direktiivi vastuvõtmisele eelnenud ettevalmistavatest dokumentidest ilmneb nimelt, et „transpordisektori teenuseid” puudutav erand sõnastati tahtlikult nii, et see vastaks EÜ artikli 51 (nüüd ELTL artikkel 58) sõnastusele, mille lõikes 1 on sätestatud, et „transporditeenuste osutamise vabadust käsitletakse transpordi jaotise sätetes”.
- 45 Sõnade „transpordi valdkonna teenused” kasutamine näitab niisiis Euroopa Liidu seadusandja tahet mitte piirata teenuste direktiivi artikli 2 lõike 2 punktis d sätestatud erandit ainult transpordivahendite kui sellistega.
- 46 Seetõttu tuleb seda erandit tõlgendada nii, et see ei hõlma – nagu märkis kohtujurist oma ettepaneku punktis 28 – mitte ainult füüsilisi toiminguid, mis tehakse maismaa-, lennu- või veesõiduki abil inimeste või kauba viimiseks ühest kohast teise, vaid ka niisuguse tegevusega olemuslikult seotud teenuseid.
- 47 On selge, et sõidukite tehnoülevaatus on transporditeenuste suhtes täiendav. Sellele vaatamata on niisugune kontroll eel- ja vältimatu tingimus transportimises seisneva põhitegevusega tegelemiseks, nagu nähtub ka eesmärgist saavutada liiklusohutus, millest sõidukite tehnoülevaatuuse alane tegevus on ajendatud.
- 48 Teiseks tuleb märkida, et seda tõlgendust kinnitab sõidukite tehnoülevaatus käsitleva direktiivi 2009/40 eesmärk, sest olgugi et see direktiiv ei sisalda ühtegi sätet sõidukite tehnoülevaatuuse alase tegevusega tegelema hakkamise kohta, nagu leidis Euroopa Kohus kohtuotsuses komisjon *vs.* Portugal (C-438/08, EU:C:2009:651, punkt 26), reguleerib see siiski selle tegevuse sisu ja on nähtuvalt direktiivi põhjendusest 2 otseselt suunatud liiklusohutuse tagamisele. Niisugune eesmärk tuleneb sõnaselgelt direktiivi 2014/45 (millega asendati direktiiv 2009/40) põhjendustest 3 ja 43.
- 49 Sellega seoses tuleb tõdeda, et direktiivide 2009/40 ja 2014/45 aluseks on neist esimese puhul EÜ artikkel 71 ja teise puhul ELTL artikkel 91, mis mõlemad asuvad vastavalt EÜ asutamislepingus ja EL toimimise lepingus jaotises „Transport” ja on õiguslikuks aluseks, mis annavad liidu seadusandjale sõnaselge loa kehtestada „meetmed transpordi ohutuse tõhustamiseks”. Teenuste direktiivi ettevalmistavatest materjalidest ilmneb aga, et liidu seadusandja soovis, et EÜ artikli 71 alusel kehtestatud sätetega reguleeritavad teenused oleks selle direktiivi kohaldamisalast välja jäetud.
- 50 Seetõttu tuleb sõidukite tehnoülevaatuuse alaseid teenuseid käsitada „transpordi valdkonna teenustena” teenuste direktiivi artikli 2 lõike 2 punkti d tähenduses.
- 51 Kuivõrd eelotsusetaotluse esitanud kohus märgib, et nimetatud tegevused sarnanevad sertifitseerimise või testimisega, tuleb tõdeda, et asjaolu, et viimati nimetatud tegevused kuuluvad vastavalt teenuste direktiivi põhjendusele 33 selle direktiivi kohaldamisalasse, ei muuda tõsiasja, et – nagu märkis kohtujurist oma ettepaneku punktis 32 – transpordi valdkonna teenused on mainitud direktiivi kohaldamisalast välja jäetud.

- 52 Niisiis tuleb tõdeda, et teenuste direktiiv ei ole kohaldatav sõidukite tehnöülevaatusepunktide tegevusele, ning ühtlasi ei kohaldata sellele tegevusele osas, milles selle puhul on tegemist transpordi valdkonna teenustega, vastavalt ELTL artikli 58 lõikele 1 EL toimimise lepingu sätteid teenuste osutamise vabaduse kohta.
- 53 Neil asjaoludel tuleb põhikohtuasjas vaidluse all olevaid liikmesriigi õigusnorme hinnata EL toimimise lepingu asutamisevabadust käsitlevate sätete seisukohast, mis on vahetult kohaldatavad transpordile, mitte aga transporti käsitleva jaotise vahendusel (vt selle kohta kohtuotsus *Yellow Cab Verkehrsbetrieb*, C-338/09, EU:C:2010:814, punkt 33).
- 54 Eelnevat arvestades tuleb esimesele küsimusele vastata, et teenuste direktiivi artikli 2 lõike 2 punkti d tuleb tõlgendada nii, et sõidukite tehnöülevaatuse alane tegevus on selle direktiivi kohaldamisalast välja jäetud.

Teine küsimus

- 55 Teise küsimusega palub eelotsusetaotluse esitanud kohus Euroopa Kohtul selgitada, kas ELTL artikli 51 esimest lõiku tuleb tõlgendada selliselt, et niisugune sõidukite tehnöülevaatusepunktide tegevus, mida käsitletakse kohaldatavates Kataloonia õigusaktides, kujutab endast seoses nende punktide käitajate volitusega kõrvaldada liiklusest sõidukid, mille ülevaatuse käigus ilmnevad vahetu ohu kaasatoovad ohutusalased puudused, avaliku võimu teostamist mainitud sätte tähenduses.
- 56 Kõigepealt tuleb meelde tuletada, et Euroopa Kohus on seoses Portugali eraõiguslike organisatsioonide teostatava sõidukite tehnöülevaatuspunktide tegevusega juba otsustanud, et otsus tehnöülevaatuse tunnistus väljastada või mitte ei kujuta endast avaliku võimu teostamisele iseloomulikku iseseisvat otsustuspädevuse rakendamist ja see otsus tehakse riigi otsese järelevalve all (vt kohtuotsus komisjon *vs. Portugal*, C-438/08, EU:C:2009:651, punkt 41). Lisaks on Euroopa Kohus märkinud, et neil organisatsioonidel ei ole oma tegevuse raames sunni kohaldamise õigust – sõidukite tehnöülevaatus käsitlevate eeskirjade rikkumise eest võivad määrata karistusi politseiasutused ja kohtud (vt kohtuotsus komisjon *vs. Portugal*, C-438/08, EU:C:2009:651, punkt 44).
- 57 Käesoleval juhul tuleb esiteks märkida, et direktiivi 2009/40 artiklis 2 on sõnaselgelt ette nähtud, et kui riik otsustab anda tehnöülevaatuse teostamise üle eraõiguslikele organisatsioonidele, peavad viimased olema riigi otsese järelevalve all.
- 58 Just niisugune riiklik järelevalve kehtestati käesolevas asjas vaidluse all olevate liikmesriigi õigusaktidega, kuivõrd dekreedid 30/2010 artikli 79 lõike 1 punktis c on ette nähtud, et liiklusest kõrvaldamise otsuse saab teha ainult „kohaldatavate õigusaktidega ette nähtud juhtudel” ning „vastavalt Kataloonia tööstusohutuse ameti vastu võetud juhiste ja korrale”.
- 59 Teiseks, arvestades dokumente, mis eelotsusetaotluse esitanud kohus edastas vastuseks Euroopa Kohtu poolt kodukorra artikli 101 alusel küsitud selgitustele, tuleb tõdeda, et liiklusest kõrvaldatud sõiduki omanikul on õigus esitada kaebus tehnilisele töötajale, kes on sõidukite tehnöülevaatuspunktide üle järelevalvet ja kontrolli teostava haldusasutuse ametnik, ning see töötaja võib liiklusest kõrvaldamise otsuse muuta. Lisaks on juhul, kui sõiduki omanik ei ole sõiduki liiklusest kõrvaldamisega nõus, õigus võtta sunnimeetmeid või rakendada füüsilisi piiranguid ainult Kataloonia autonoomse piirkonna valitsusasutustel, kellel on pädevus liiklusküsimustes, ja politseil.
- 60 Niisiis teostavad pädevad ametiasutused järelevalvet tehnöülevaatuspunktide õiguse üle kõrvaldada sõiduk liiklusest juhul, kui ilmnevad vahetu ohu kaasatoovad puudused, ning selle õigusega ei kaasne volitusi rakendada sundi või füüsilisi piiranguid. Seetõttu ei saa seda pidada otseselt ja konkreetselt seotuks avaliku võimu teostamisega.

61 Eelnevast tuleneb, et ELTL artikli 51 esimest lõiku tuleb tõlgendada selliselt, et niisugune sõidukite tehnöülevaatusepunktide tegevus, mida käsitletakse põhikohtuasjas vaidluse all olevates õigusaktides, ei ole seotud avaliku võimu teostamisega mainitud sätte tähenduses, olenemata asjaolust, et niisuguste punktide käitajatel on volitus kõrvaldada liiklusest sõidukid, mille ülevaatuse käigus ilmnevad vahetu ohu kaasatoovad ohutusalsed puudused.

Kolmas ja neljas küsimus

62 Kolmanda ja neljanda küsimusega, mida tuleb analüüsida koos, palub eelotsusetaotluse esitanud kohus selgitada, kas ELTL artikliga 49 on vastuolus niisugused liikmesriigi õigusnormid, nagu on vaidluse all põhikohtuasjas ja mille kohaselt on sõidukite tehnöülevaatuse alase tegevusega õigus tegeleda ainult ettevõtjatel, kellele on eelnevalt antud haldusluba, mis väljastatakse tingimusel, et need ettevõtjad järgivad territoriaalset plaani, milles on ette nähtud minimaalse vahemaa ja maksimaalse turuosa nõue.

63 Esiteks tuleb seoses sõidukite tehnöülevaatusega tegelemiseks vajaliku eelneva haldusloa omandamise kohustusega märkida, et Euroopa Kohtul on juba olnud juhust juhtida tähelepanu sellele, et direktiivis 2009/40 ei ole ühtegi sätet, mis puudutaks kõnealuse tegevusega tegelema hakkamist (vt selle kohta kohtuotsus komisjon vs. Portugal, C-438/08, EU:C:2009:651, punkt 26).

64 Kuna aga seda küsimust ei ole ühtlustatud, jääb nende tingimuste määratlemine liikmesriikide pädevusse, kuid nad peavad oma pädevust selles valdkonnas teostama EL toimimise lepinguga tagatud põhivabadusi järgides (vt selle kohta kohtuotsus Nasiopoulos, C-575/11, EU:C:2013:430, punkt 20 ja seal viidatud kohtupraktika).

65 Käesoleval juhul tuleb tõdeda, et direktiivi 2009/40 artikkel 2 kinnitab seda liikmesriikide pädevust sõnaselgelt, täpsustades, et sõidukite tehnöülevaatus võivad teha riigi määratud eraõiguslikud organisatsioonid või asutused, kellele on antud sellekohased volitused ja kes tegutsevad riigi järelevalve all.

66 Niisiis, kuigi liidu õigusega ei ole vastuolus see, kui liikmesriik seab sõidukite tehnöülevaatusega tegelemise tingimuseks eelneva haldusloa väljastamise, ei muuda see nõuet, et niisugune tegevuslubade andmise kord peab – nagu märgitud käesoleva kohtuotsuse punktis 64 – järgima liidu õigust, ja täpsemalt ELTL artiklit 49.

67 Tuleb nimelt meelde tuletada, et vastavalt Euroopa Kohtu väljakujunenud kohtupraktikale keelab ELTL artikkel 49 asutamisvabaduse piiramise ehk liikmesriigi mis tahes meetme, mis võib takistada liidu kodanikul EL toimimise lepinguga tagatud asutamisvabaduse kasutamist või muuta selle vähem atraktiivseks. Piirangu mõiste hõlmab selliseid liikmesriigi meetmeid, mis on küll ühetaoliselt kohaldatavad, kuid mõjutavad teiste liikmesriikide ettevõtjate sisenemist turule ja takistavad seega ühendusesisest kaubandust (vt selle kohta kohtuotsus SOA Nazionale Costruttori, C-327/12, EU:C:2013:827, punkt 45 ja seal viidatud kohtupraktika).

68 Käesoleval juhul seavad põhikohtuasjas vaidluse all olevad õigusnormid eelneva haldusloa väljastamise tingimuseks selle, et ühe ja sama ettevõtja või ettevõtjate kontserni tehnöülevaatuspunktide puhul peavad olema täidetud teatavad minimaalse vahemaa nõuded ja nende turuosa ei tohi olla suurem kui 50%.

69 Seega tuleb tõdeda, et arvestades käesoleva kohtuotsuse punktis 67 viidatud kohtupraktikat, takistavad vaidlusalused õigusnormid nende kogumis teiste liikmesriikide ettevõtjate tegutsemist Kataloonia autonoomse piirkonna territooriumil püsiva tegevuskoha kaudu ja muudavad selle vähem atraktiivseks.

70 Järelikult kujutavad need õigusnormid endast asutamisvabaduse piirangut ELTL artikli 49 tähenduses.

- 71 Neil asjaoludel tuleb analüüsida, kas põhikohtuasjas vaidluse all olevad sätted võivad olla objektiivselt põhjendatud.
- 72 Nimelt võivad asutamisvabaduse piirangud, mis on kohaldatavad kodakondsusel põhineva diskrimineerimiseta, olla väljakujunenud kohtupraktika kohaselt õigustatud ülekaaluka üldise huvi tõttu, kui need on taotletava eesmärgi saavutamiseks sobivad ega lähe kaugemale sellest, mis on vajalik selle eesmärgi saavutamiseks (vt selle kohta kohtuotsus *Ottica New Line di Accardi Vincenzo*, C-539/11, EU:C:2013:591, punkt 33 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 73 Põhikohtuasjas tuleb esiteks tõdeda, et vaidluse all olevad õigusnormid on ühtviisi kohaldatavad kõigile ettevõtjatele.
- 74 Teiseks, mis puudutab nende õigusnormidega taotletavaid eesmärgi, siis Kataloonia autonoomse piirkonna valitsus ja Hispaania valitsus rõhutavad, et kuna need normid võimaldavad saavutada sobiva territoriaalse kaetuse, tagada teenuste kvaliteedi ja soodustada konkurentsi, on nende eesmärk – mis sõnaselgelt tuleneb ka dekreeidi 45/2010 preambulist – ühtaegu nii kaitsta tarbijaid kui ka tagada liiklusohutus. Vastavalt Euroopa Kohtu väljakujunenud kohtupraktikale kujutavad aga nii tarbijakaitse (vt selle kohta kohtuotsused *Attanasio Group*, C-384/08, EU:C:2010:133, punkt 50, ning *Essent jt*, C-105/12–C-107/12, EU:C:2013:677, punkt 58) kui ka vajadus tagada liiklusohutus (kohtuotsus komisjon *vs.* Portugal, C-438/08, EU:C:2009:651, punkt 48 ja seal viidatud kohtupraktika) endast ülekaalukat üldist huvi, mis võib õigustada asutamisvabaduse piiranguid.
- 75 Seetõttu tuleb kolmandaks kontrollida, kas põhikohtuasjas vaidluse all olevad piiravad tingimused, mis on loetletud käesoleva kohtuotsuse punktis 68, on taotletavate eesmärkide saavutamiseks sobivad ega lähe kaugemale sellest, mis on vajalik nende eesmärkide saavutamiseks.
- 76 Eelkõige tuleb välja selgitada, kas viis, kuidas põhikohtuasjas vaidluse all olevate õigusnormidega neid eesmärgi taotletakse, ei ole vastuoluline. Euroopa Kohtu väljakujunenud kohtupraktika kohaselt on liikmesriigi õigusaktid konkreetse eesmärgi saavutamiseks sobivad üksnes juhul, kui need vastavad tõepoolest huvile saavutada see eesmärk ühtselt ja süstemaatiliselt (vt selle kohta kohtuotsus *Ottica New Line di Accardi Vincenzo*, C-539/11, EU:C:2013:591, punkt 47 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 77 Sellega seoses on lõppkokkuvõttes liikmesriigi kohtu, kes on ainsana pädev hindama põhikohtuvaidluse asjaolusid ja tõlgendama kohaldatavaid siseriiklikke õigusnorme, ülesanne teha kindlaks, kas ja millises ulatuses vastavad siseriiklikud õigusnormid viidatud nõuetele. Euroopa Kohus, kelle ülesanne on anda liikmesriigi kohtule tarvilik vastus, on siiski pädev andma põhikohtuasja toimiku ning talle esitatud kirjalike ja suuliste seisukohtade alusel juhiseid, mis võimaldavad liikmesriigi kohtul asja lahendada (kohtuotsus *Sokoll-Seebacher*, C-367/12, EU:C:2014:68, punkt 40 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 78 Käeoleval juhul on esimese tingimuse, mis vastavalt dekreeidi 30/2010 artikli 75 lõikele 1 seisneb sõidukite tehnöülevaatuspunktide vaheliste minimaalsete vahemaade ettenägemises, eesmärk nähtuvalt dekreeidi 45/2010 preambulis märgitust kallutada ettevõtjaid asuma tegutsema territooriumi eraldatud piirkondades. Samas nõutakse sellega minimaalsete vahemaade järgimist tehnöülevaatuspunktide vahel, mis ei kuulu konkureerivatele ettevõtjatele, vaid ühele ja samale ettevõtjale, ning Euroopa Kohtule esitatud teabest ei ilmne, et niisugune tingimus iseenesest võimaldaks viidatud eesmärki saavutada, eriti kuna Kataloonia autonoomse piirkonna valitsus ei märkinud kohtuistungil, et need ettevõtjad oleks kohustatud asuma tegutsema nendes eraldatud piirkondades.
- 79 Seoses teise tingimusega, mis keelab ettevõtjatel omandada rohkem kui 50% suurust osa sõidukite tehnöülevaatus teenuste turust, ilmneb põhikohtuasjas vaidluse all olevatest liikmesriigi õigusnormidest, et selle tingimuse eesmärk on tagada tehnöülevaatus teenuste kvaliteet ja seeläbi kindlustada tarbijakaitse.

- 80 Niisugune tingimus võib aga avaldada mõju nii Kataloonias varem olemas olnud sõidukite tehnöülevaatuspunktide tegevusele kui ka turustruktuurile, ja seetõttu ei näi see esmapilgul aitavat kaasa tarbijakaitsele.
- 81 Siinkohal tuleb seoses teenuste kvaliteeti puudutava eesmärgiga sarnaselt kohtujuristi ettepaneku punktis 75 välja toodule märkida, et sõidukite tehnöülevaatuspunktide teenuste sisu on liidu tasandil ühtlustatud.
- 82 Direktiivi 2009/40 artikli 1 lõikes 2, tõlgendatuna koostoimes selle direktiivi I ja II lisaga, on nimelt ette nähtud kontrollitavate sõidukite täpsed liigid, ülevaastuste sagedus ja sõlmed, mille kontrollimine on kohustuslik, et tagada liidus sõidukite tehnöülevaastusteenuste kvaliteedistandard, nagu on sisuliselt rõhutatud selle direktiivi põhjenduses 26. Selle raamistiku näol on vastavalt sama direktiivi põhjendusele 5 tegemist miimumnõuete ja -meetoditega ehk nõuete ja meetoditega, mida tuleb arvesse võtta proportsionaalsuse kontrollimisel.
- 83 Seetõttu tuleb eelotsusetaotluse esitanud kohtul kontrollida, kas kaks tingimust, mis põhikohtuasjas vaidluse all olevate õigusaktidega on kehtestatud sõidukite tehnöülevaastuse alase tegevusega tegelemiseks loa andmisele, on sobivad tarbijakaitse ja liiklusohutuse eesmärkide ühtseks ja süstemaatiliseks saavutamiseks.
- 84 Eelnevaid kaalutlusi arvestades tuleb kolmandale ja neljandale küsimusele vastata, et ELTL artiklit 49 tuleb tõlgendada nii, et sellega on vastuolus niisugused liikmesriigi õigusnormid, nagu on vaidluse all põhikohtuasjas ja mille kohaselt on ettevõtjal või ettevõtjate kontsernil õigus avada sõidukite tehnöülevaatuspunkt tingimusel, et esiteks järgitakse minimaalset vahemaad selle punkti ja sama ettevõtja või ettevõtjate kontserni teiste, tegevusluba omavate punktide vahel, ja et teiseks ei oleks selle ettevõtja või ettevõtjate kontserni turuosa juhul, kui neile antakse niisugune tegevusluba, suurem kui 50%, välja arvatud siis, kui tehakse kindlaks – see on eelotsusetaotluse esitanud kohtu ülesanne –, et see tingimus on tõepoolest sobiv tarbijakaitse ja liiklusohutuse eesmärkide saavutamiseks ning et see ei lähe kaugemale nende eesmärkide saavutamiseks vajalikust.

Kohtukulud

- 85 Kuna põhikohtuasja poolte jaoks on käesolev menetlus eelotsusetaotluse esitanud kohtus pooleli oleva asja üks staadium, otsustab kohtukulude jaotuse siseriiklik kohus. Euroopa Kohtule seisukohtade esitamise seotud kulusid, välja arvatud poolte kohtukulud, ei hüvitata.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (teine koda) otsustab:

1. Euroopa Parlamendi ja nõukogu 12. detsembri 2006. aasta direktiivi 2006/123/EÜ teenuste kohta siseturul artikli 2 lõike 2 punkti d tuleb tõlgendada nii, et sõidukite tehnöülevaastuse alane tegevus on selle direktiivi kohaldamisalast välja jäetud.
2. ELTL artikli 51 esimest lõiku tuleb tõlgendada selliselt, et niisugune sõidukite tehnöülevaastusepunktide tegevus, mida käsitletakse põhikohtuasjas vaidluse all olevates õigusaktides, ei ole seotud avaliku võimu teostamisega mainitud sätte tähenduses, olenemata asjaolust, et niisuguste punktide käitajatel on volitus kõrvaldada liiklusest sõidukid, mille ülevaastuse käigus ilmnevad vahetu ohu kaasatoovad ohutusalsed puudused.
3. ELTL artiklit 49 tuleb tõlgendada nii, et sellega on vastuolus niisugused liikmesriigi õigusnormid, nagu on vaidluse all põhikohtuasjas ja mille kohaselt on ettevõtjal või ettevõtjate kontsernil õigus avada sõidukite tehnöülevaastuspunkt tingimusel, et esiteks järgitakse minimaalset vahemaad selle punkti ja sama ettevõtja või ettevõtjate kontserni teiste, tegevusluba omavate punktide vahel, ja et teiseks ei oleks selle ettevõtja või

ettevõtjate kontserni turuosa juhul, kui neile antakse niisugune tegevusluba, suurem kui 50%, välja arvatud siis, kui tehakse kindlaks – see on eelotsusetaotluse esitanud kohtu ülesanne –, et see tingimus on tõepoolest sobiv tarbijakaitse ja liiklusohutuse eesmärkide saavutamiseks ning et see ei lähe kaugemale nende eesmärkide saavutamiseks vajalikust.

Allkirjad