



Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (kümnes koda)

13. oktoober 2022 *

Eelotsusetaotlus – Transport – Määrus (EMÜ) nr 3577/92 – Artiklid 1 ja 4 – Määrus (EÜ) nr 1370/2007 – Artikkel 1 – Avaliku teenindamise otselepingute sõlmimine – Kiirreisilaevadega meritsi osutatavad avalikud reisijateveoteenused – Võrdsustamine meritsi osutatavate raudteetranspordi teenustega

Kohtuasjas C–437/21,

mille ese on ELTL artikli 267 alusel Consiglio di Stato (kõrgeima halduskohtuna tegutsev riiginõukogu, Itaalia) 21. aprilli 2021. aasta otsusega esitatud eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse 16. juulil 2021, menetluses

Liberty Lines SpA

versus

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti,

menetluses osalesid:

Rete Ferroviaria Italiana SpA,

Blufferries Srl,

EUROOPA KOHUS (kümnes koda),

koosseisus: kohtunik M. Ilešič koja presidendi ülesannetes, kohtunikud I. Jarukaitis ja Z. Csehi (ettekandja),

kohtujurist: L. Medina,

kohtusekretär: A. Calot Escobar,

arvestades kirjalikku menetlust,

arvestades seisukohti, mille esitasid:

– Liberty Lines SpA, esindajad: *avvocati* A. Abbamonte, F. Di Gianni, C. Morace, G. Pregno ja A. Scalini,

* Kohtumenetluse keel: itaalia.

- Itaalia valitsus, esindaja: G. Palmieri, keda abistasid *procuratore dello Stato* A. Berti Suman ja *avvocato dello Stato* F. Sclafani,
- Euroopa Komisjon, esindajad: G. Gattinara, P. Ondrůšek, G. von Rintelen ja G. Wils,

arvestades pärast kohtujuristi ärakuulamist tehtud otsust lahendada kohtuasi ilma kohtujuristi ettepanekuta,

on teinud järgmise

otsuse

- 1 Eelotsusetaotlus käsitleb küsimust, kuidas tõlgendada liidu õigust, mis käsitleb kiirreisilaevadega meritsi osutatavate avalike reisijateveoteenuste hankelepingute sõlmimist.
- 2 Taotlus on esitatud Liberty Lines SpA ja Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Itaalia taristu- ja transpordiministeerium) (edaspidi „ministeerium“) vahelises kohtuvaidluses, mille ese on hankemenetlust korraldamata otselepingu sõlmimine Blufferies Srl-iga kiirreisilaevadega Messina (Itaalia) sadama ja Reggio di Calabria (Itaalia) sadama vahel Messina väinas avalike reisijateveoteenuste tellimiseks.

Õiguslik raamistik

Liidu õigus

Määrus (EMÜ) nr 3577/92

- 3 Nõukogu 7. detsembri 1992. aasta määruse (EMÜ) nr 3577/92 teenuste osutamise vabaduse põhimõtte kohaldamise kohta merevedudel liikmesriikides (merekabotaaž) (EÜT 1992, L 364, lk 7; ELT eriväljaanne 06/02, lk 10) artikli 1 lõikes 1 on sätestatud:

„Alates 1. jaanuarist 1993 kehtib vabadus osutada mereveoteenuseid liikmesriigis (merekabotaaž) ühenduse laevaomanike suhtes, kelle laevad on liikmesriigi registrisse kantud ja kes sõidavad liikmesriigi lipu all, eeldusel et need laevad vastavad kõikidele selles liikmesriigis ette nähtud kabotaažitingimustele [...]“

- 4 Selle määruse artiklis 2 on sätestatud:

„Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

- 1) „*mereveoteenused liikmesriigis (merekabotaaž)* – teenused, mida tavaliselt osutatakse tasu eest, eelkõige:

[...]

- c) saarekabotaaž: reisijate- või kaubavedu meritsi:

- ühe ja sama liikmesriigi mandril ning ühel või enamal saarel asuvate sadamate vahel,

[...].“

5 Määruse artiklis 4 on sätestatud:

„1. „Liikmesriik võib sõlmida avalike teenuste osutamise lepinguid laevaühingutega, kes osalevad regulaarsete teenuste osutamisel saartele ja saartelt ning nende vahel, või kehtestada neile avalike teenuste osutamise kohustusi kabotaažiteenuste osutamise tingimusena.

Kui liikmesriik sõlmib avalike teenuste osutamise lepinguid või kehtestab avalike teenuste osutamise kohustusi, peab ta seda tegema ühtki ühenduse laevaomanikku diskrimineerimata.

2. Avalike teenuste osutamise kohustuste kehtestamisel võivad liikmesriigid esitada ainult nõudeid, mis käsitlevad teenindatavaid sadamaid, regulaarsust, pidevust, sagedust, võimet teenust osutada, tasumäärasid ja laevaperet.

Kõikidele ühenduse laevaomanikele peab vajaduse korral maksma kompensatsiooni avalike teenuste osutamise kohustuste eest.

[...]“

Määrus (EÜ) nr 1370/2007

6 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2007. aasta määruse (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), artikli 1 „Eesmärk ja reguleerimisala“ lõikes 2 on sätestatud:

„Käesolevat määrust kohaldatakse riigisisestele ja rahvusvahelistele avalikele reisijateveoteenustele raudteel ja muudel rööbasteedel ning maanteel, välja arvatud teenuste puhul, mida osutatakse peamiselt nende ajaloolise huviväärsuse või turismiväärtuse tõttu. Liikmesriigid võivad käesolevat määrust kohaldada avalikule reisijateveole siseveeteedel ja riikide territoriaalvetes, ilma et see piiraks [...] määruse (EMÜ) nr 3577/92 [...] kohaldamist.“

7 Määruse nr 1370/2007 artikli 2 punktis h on „otselepingu sõlmimine“ määratletud kui „avaliku teenuse lepingu sõlmimine konkreetse avaliku teenuse pakkujaga ilma eelneva võistleva pakkumismenetluseta“.

8 Määruse artikli 5 lõikes 6 on sätestatud:

„Kui see ei ole siseriikliku õigusega keelatud, võivad pädevad asutused otsustada sõlmida avaliku teenindamise otselepingud raudteetranspordi kohta, kuid mitte rööbastranspordiliikide, nagu metroo või trammid kohta. [...]“

Itaalia õigus

9 Transpordi- ja laevandusministri 31. oktoobri 2000. aasta dekreedid nr 138 T, millega anti riikliku raudteetaristu haldamise kontsessioon äriühingule Ferrovie dello Stato – Società Trasporti e Servizi per Azioni (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), põhikohtuasjas kohaldatavas redaktsioonis (edaspidi „dekreet nr 138 T/2000“) artikli 2 lõike 1 punktis e on sätestatud, et kõnealuse kontsessiooni ese on ühendada Apenniini poolsaare raudteevõrk meritsi esiteks Sitsiilia ning teiseks Sardiinia raudteedega.

- 10 Itaalia 24. aprilli 2017. aasta dekreetseaduse nr 50 – kiireloomulised meetmed finantsvaldkonnas, omavalitsusasutusi toetavad algatused, täiendavad meetmed maavärinate tõttu kannatanud piirkondade abistamiseks ning arendusmeetmed (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) (*GURI* nr 95, 24.4.2017, regulaarne lisa nr 20), mille muudetud redaktsioon kinnitati seadusena 26. juuni 2017. aasta seadusega nr 96 (*GURI* nr 144, 23.6.2017) põhikohtuasjas kohaldatavas redaktsioonis (edaspidi „dekreetseadus nr 50/2017“) artikli 47 „Raudteeveomeetmed“ lõikes 11 *bis* on sätestatud:

„Sitsiilia ja Apenniini poolsaare vahelise reisirongiühenduse paindlikkuse suurendamiseks võib [dekreeidi nr 138 T/2000] artikli 2 lõike 1 punktis e nimetatud meritsi osutatava raudteeühenduse teenust osutada ka kiirlaevade abil, mille käitamismudel on seotud raudteeveoteenusega Sitsiiliast ja Sitsiiliasse, eelkõige Messina – Villa San Giovanni ja Messina – Reggio di Calabria edasi-tagasi lõikudel; seda rakendatakse kehtivates õigusnormides ette nähtud vahendite raames, mis on mõeldud riigi ja äriühingu Rete ferroviaria italiana Spa vahelise raamlepingu teenusteosa jaoks, piiramata seal ette nähtud teenuste osutamist.“

- 11 Itaalia 18. aprilli 2016. aasta seadusandliku dekreeidi nr 50 – riigihangete seadustik (decreto legislativo n. 50 – Codice dei contratti pubblici) (*GURI* nr 91, 19.4.2016 – regulaarne lisa nr 10) põhikohtuasjas kohaldatava redaktsiooni artikli 17 lõike 1 punktis i on teenuste riigihankelepingute ja kontsessioonide hulgast konkreetselt välja jäetud avalikud reisijateveoteenused raudteel või metroos.

Põhikohtuasi ja eelotsuse küsimus

- 12 *Euroopa Liidu Teatajas* 31. jaanuaril 2015 avaldatud hanketeatega algatas ministeerium avatud riigihankemenetluse, et sõlmida kolmeks aastaks riigihankeleping kiirreisilaevadega meritsi osutatavate avalike reisijateveoteenuste tellimiseks Messina sadama ja Reggio di Calabria sadama vahel Messina väinas. Selle hanke eeldatav maksumus oli 21 025 000 eurot. Hankeleping sõlmiti majanduslikult soodsaima pakkumuse kriteeriumi alusel Ustica Lines SpA-ga, millest hiljem sai Liberty Lines.
- 13 Vastav leping sõlmiti 24. juunil 2015 ja asjaomase teenuse osutamine algas 1. oktoobril 2015. See leping andis ka ministeeriumile võimaluse pikendada selle kohaldamist veel 12 kuu võrra, kui on olemas vajalikud rahalised vahendid ja asjaomane hankija on jätkuvalt huvitatud selle teenuse osutamise jätkamisest.
- 14 Liberty Lines teavitas 14. septembril 2018 ministeeriumit nimetatud lepingu peatsest lõppemisest, täpsustades, et kui selle lepingu kohaldamisega ei pikendata, ei taga ta enam asjaomase teenuse osutamist alates 1. oktoobrist 2018. Ministeerium sellele teatele ei vastanud.
- 15 Samas otsustas ministeerim ilma mis tahes hankemenetlust korraldamata anda alates viimati nimetatud kuupäevast asjaomase teenuse osutamise üle Blufferriesile, mis kuulub täielikult Rete Ferroviaria Italianale (edaspidi „RFI“), kes on – samuti Messina väinas – juba sellise teenuse

kontsessioonäär liinil „Messina – Villa San Giovanni“. Liberty Lines vaidlustas asjaomase hankelepingu sõlmimise Tribunale amministrativo regionale per il Lazio (Lazio maakonna halduskohus, Itaalia).

- 16 Selles kohtus toimunud menetluse käigus selgus esiteks, et selle lepingu sõlmimise otsustas ministeerium, kelle 26. septembri 2018. aasta teatises, millele oli alla kirjutanud asjaomane minister, viidati vajadusele tagada asjaomase meretransporditeenuse jätkumine pärast Liberty Linesiga sõlmitud lepingu lõppemist 1. oktoobril 2018, ja märgiti, et sel eesmärgil võiks „Sitsiilia ja Apenniini poolsaare vahelise reisirongiühenduse paindlikkuse“ tagada asjaomase ühenduse „lisamine“ Itaalia riigi ja RFI vahel sõlmitud raamlepingusse. Teiseks selgus, et RFI vastas 8. oktoobril 2018 ministeeriumile palvega arutada „teenuse jätkamiseks vajalikke olulisi tingimusi“ ning vajadust teha raamlepingus „muudatusi“.
- 17 Nimetatud kohus jättis Liberty Linesi kaebuse rahuldamata, leides sisuliselt, et 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), ja määrus nr 1370/2007 võimaldavad sõlmida selliseid meritsi teostatava raudteeveo avaliku teenindamise otselepinguid, nagu on kõne all põhikohtuasjas. Tema arvates tuleb nimelt asjaomane teenus kvalifitseerida raudteeveoteenuseks, mille tellimiseks ei olnud kohustust korraldada mis tahes hankemenetlust. Võimalus kvalifitseerida asjaomane mereveoteenus raudteeveoteenuseks tuleneb dekreetseaduse nr 50/2017 artikli 47 lõikest 11 *bis*.
- 18 Liberty Lines esitas selle kohtuotsuse peale Consiglio di Statole (kõrgeima halduskohtuna tegutsev riiginõukogu, Itaalia) apellatsioonkaebuse, väites muu hulgas, et kõnealune juhtum ei olnud kiireloomuline, mis õigustaks otselepingu sõlmimist, kuna ministeerium oli tekitanud põhikohtuasjas käsitletava olukorra konkreetset seetõttu, et ta ei pikendanud asjaomast lepingut ega algatanud hankemenetlust, ning ta viitas asjaolule, et asjaomast mereveoteenust ei saa samastada raudteeveoteenusega, kuna Blufferries kasutab tiiburlaevu, st laevu, millel puuduvad raudteevagunite veoks vajalikud võimalused.
- 19 Eelotsusetaotluse esitanud kohus soovib teada, kas selline säte nagu dekreetseaduse nr 50/2017 artikli 47 lõige 11 *bis* on kooskõlas liidu õigusega. Tema sõnul välistab see säte eelkõige seoses „turutõrke“ kontrollimisega väärtalt ja ilma igasuguse asjakohase põhjenduseta riigihankealaste eeskirjade kohaldamisalast põhikohtuasjas kõne all olevate kiirreisilaevadega meritsi osutatavate avalike reisijateveoteenuste tellimise, rikkudes sellega määrust nr 3577/92. Lisaks näib see säte andvat RFI-le kui riigi raudteeinfrastruktuuri haldavale äriühingule eri- või ainuõiguse selle veoteenuse osutamiseks. See võib aga luua jällegi RFI kasuks meetme, mis kujutab endast riigiabi, mis moonutab või võib moonutada konkurentsi.
- 20 Neil asjaoludel otsustas Consiglio di Stato (kõrgeima halduskohtuna tegutsev riiginõukogu) menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmise eelotsuse küsimuse:

„Kas selline õigusnorm nagu [dekreetseaduse nr 50/2017] artikli 47 lõige 11 *bis* on vastuolus liidu õigusega, täpsemalt teenuste osutamise vabaduse põhimõtte ning põhimõttega, et teenuste riigihangete turg peab olema konkrentsile maksimaalselt avatud, kui see õigusnorm

- võrdsustab seaduslikult või vähemalt võimaldab samastada Messina ja Reggio di Calabria sadamate vahelise kiirreisilaevadega meritsi teostatava reisijateveo ning Apenniini poolsaare ja

Sitsiilia vahelise meritsi teostatava raudteeveoga, mida on nimetatud [dekreeedi nr 138 T/2000] artikli 2 punktis e;

- annab või peab kohaseks anda [RFI-le] ainuõiguse osutada Sitsiilia ning Apeniini poolsaare vahel meritsi raudteeühenduse teenust ka kiirlaevade abil?“

Eelotsuse küsimuse analüüs

- 21 Sissejuhatuseks tuleb esiteks tõdeda, et eelotsuse küsimuse teine osa puudutab sisuliselt põhikohtuasjas käsitletava otselepingu mõju konkurentsile, kuna see „annab ainuõiguse“ või „peab kohaseks anda ainuõiguse“ RFI-le Sitsiilia ning Apeniini poolsaare vahelise mereühenduse teenuse osutamiseks. Nimelt täpsustab eelotsusetaotluse esitanud kohus eelotsusetaotluses, et põhikohtuasjas käsitletav riigisisene õigusnorm võib kujutada endast selle äriühingu kasuks võetud „riigiabimeedet, mis moonutab või võib moonutada konkurentsi“.
- 22 Eelotsusetaotluse esitanud kohus ei too siiski esile ühtegi asjaolu põhikohtuasjas kõne all oleva teenuse otselepingu kohta, sealhulgas selle kohta, millist hüvitist Itaalia ametiasutused võisid selle lepingu täitmise eest anda, samas kui sellised asjaolud on aga vajalikud selleks, et Euroopa Kohus saaks anda tarviliku vastuse küsimuse teisele osale.
- 23 Neil asjaoludel ei ole eelotsuse küsimuse teist osa vaja analüüsida.
- 24 Teiseks tuleb esitatud küsimuse esimese osa kohta märkida, et kuigi eelotsusetaotluse esitanud kohus ei too esitatud küsimuses välja liidu õigusnorme, millega tema hinnangul võivad olla vastuolus selles küsimuses viidatud riigisisised sätted, nähtub eelotsusetaotluse põhjendustest, et selle kohtu arvates kuuluvad põhikohtuasjas kõne all olevad kiirreisilaevadega meritsi osutatavad avalikud reisijateveoteenused määruse nr 3577/92 kohaldamisalasse, ja et ta soovib teada, kas see riigisisene õigusnorm on liidu õigusega vastuolus, sest see jätab selle teenusteliigi riigihankealaste eeskirjade kohaldamisalast välja.
- 25 Itaalia valitsus leiab siiski, et sellised mereveoteenused, nagu on kõne all põhikohtuasjas, kuuluvad samuti määruse nr 1370/2007 kohaldamisalasse, mistõttu on pädevatel asutustel vastavalt selle määruse artikli 5 lõikele 6 lubatud sõlmida seda liiki vedude teostamiseks avaliku teenindamise otselepinguid.
- 26 Sellega seoses tuleb meelde tuletada, et määruse nr 1370/2007 artikli 1 lõike 2 esimese lause kohaselt kohaldatakse seda määrust riigisisestele ja rahvusvahelistele avalikele reisijateveoteenustele raudteel ja muudel rööbasteedel ning maanteel. Lisaks võivad liikmesriigid selle määruse artikli 1 lõike 2 teise lause kohaselt määrust kohaldada reisijateveole „merevedudel liikmesriikides (merekabotaaž)“.
- 27 Seega on põhimõtteliselt võimalik, et määrust nr 1370/2007 saab kohaldada kiirlaevadega toimuva mereveo suhtes sellistel asjaoludel nagu põhikohtuasjas, kus dekreetseaduse nr 50/2017 artikli 47 lõige 11 *bis* samastab kiirlaevadega mereveo teatud tingimustel raudteeveoga.
- 28 Määruse nr 1370/2007 artikli 1 lõike 2 teise lause sõnastusest nähtub siiski veel, et selle määruse kohaldamine meritsi toimuva avaliku reisijateveo suhtes „ei piira“ määruse nr 3577/92 kohaldamist, mistõttu vastuolu korral on viimati nimetatud määruse sätted ülimuslikud.

- 29 Järelikult tuleb asuda seisukohale, et eelotsusetaotluse esitanud kohus soovib oma küsimusega sisuliselt teada, kas määrust nr 3577/92 ja eelkõige selle artikli 1 lõiget 1 ja artikli 4 lõiget 1 tuleb tõlgendada nii, et sellega on vastuolus liikmesriigi õigusnorm, millega samastatakse mereveoteenused raudteeveoteenustega, kui sellise samastamise tõttu jääb asjaomane teenus välja nende riigihankealaste eeskirjade kohaldamisalast, mida sellele muidu kohaldataks.
- 30 Sellega seoses tuleb märkida, et määruse nr 3577/92 artikkel 1 sätestab selgelt Euroopa Liidus merekabotaaži teenuste osutamise vabaduse põhimõtte (20. veebruari 2001. aasta kohtuotsus Analir jt, C-205/99, EU:C:2001:107, punkt 20, ja 9. märtsi 2006. aasta kohtuotsus komisjon vs. Hispaania, C-323/03, EU:C:2006:159, punkt 43).
- 31 Vastavalt selle määruse artikli 4 lõike 1 esimesele lõigule võib liikmesriik sõlmida avalike teenuste osutamise lepinguid laevaühingutega, kes osalevad eelkõige regulaarsete teenuste osutamisel saartele ja saartelt, või kehtestada neile avalike teenuste osutamise kohustusi kabotaažiteenuste osutamise tingimusena. Selle sätte teine lõik nõuab, et kui liikmesriik sõlmib avalike teenuste osutamise lepinguid või kehtestab avalike teenuste osutamise kohustusi, peab ta seda tegema ühtki liidu laevaomanikku diskrimineerimata.
- 32 Käesoleval juhul nähtub eelotsusetaotlusest, et kuigi Messina ja Reggio di Calabria sadamate vahel reisijatele kiire mereühenduse teenuse osutamiseks ajavahemikul alates 1. oktoobrist 2015 kuni 30. septembrini 2018 sõlmiti hankeleping avatud hankemenetluse tulemusena ja majanduslikult soodsaima pakkumuse kriteeriumi alusel, ei korraldatud hankemenetlust asjaomase teenuse osutamiseks alates 1. oktoobrist 2018.
- 33 Sellega seoses tuleb märkida, et riigihankealased eeskirjad ei ole samad ühelt poolt meritsi osutatavatele avalikele reisijateveoteenusele või teiselt poolt avalikele reisijateveoteenusele raudteel.
- 34 Nimelt lubab määruse nr 1370/2007 artikli 5 lõige 6 teatud tingimustel sõlmida avaliku teenindamise otselepingu, see tähendab – nagu on täpsustatud selle määruse artikli 2 punktis h – ilma eelneva hankemenetluseta, raudteetranspordi kohta, kuid mitte muude rööbastranspordiliikide, nagu metroo või trammide kohta.
- 35 Lisaks, nagu on korratud käesoleva kohtuotsuse punktis 31, näeb määruse nr 3577/92 artikli 4 lõike 1 esimene lõik ette, et kui liikmesriik sõlmib avalike teenuste osutamise lepinguid või kehtestab avalike teenuste osutamise kohustusi, peab ta seda tegema ühtki liidu laevaomanikku diskrimineerimata, ega näe erinevalt määrusest nr 1370/2007 ette otselepingu sõlmimise võimalust.
- 36 Seega arvestades, et liikmesriigid võivad määrust nr 1370/2007 kohaldada avalikele reisijateveoteenustele veeteedel üksnes piiramata määruse nr 3577/92 kohaldamist, ei saa avalikuks reisijateveoks veeteedel sõlmida lepinguid, ilma et eelnevalt ei korraldataks hankemenetlust vastavalt viimati nimetatud määruses sätestatule.
- 37 Järelikult ei saa nõustuda sellega, et liikmesriigi meetmega kvalifitseeritakse ümber teatud teenused, võtmata arvesse nende tegelikku olemust, ja jäetakse nii need teenused nende suhtes kohaldatavate eeskirjade kohaldamisalast välja.

- 38 Selline järeldus on eriti tähtis, kui sellise ümberkvalifitseerimise tulemusel lubatakse sõlmida nende teenuste tellimiseks otseleping, ilma et korraldataks hankemenetlust, mis muidu oleks nõutav.
- 39 Kõiki eeltoodud kaalutlusi arvestades tuleb esitatud küsimusele vastata, et määrust nr 3577/92 ja eelkõige selle artikli 1 lõiget 1 ja artikli 4 lõiget 1 tuleb tõlgendada nii, et sellega on vastuolus liikmesriigi õigusnorm, millega samastatakse mereveoteenused raudteeveoteenustega, kui sellise samastamise tagajärjel jääb asjaomane teenus välja nende riigihankealaste eeskirjade kohaldamisalast, mida sellele muidu kohaldataks.

Kohtukulud

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

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (kümnes koda) otsustab:

Nõukogu 7. detsembri 1992. aasta määrust (EMÜ) nr 3577/92 teenuste osutamise vabaduse põhimõtte kohaldamise kohta merevedudel liikmesriikides (merekabotaaž) ja eelkõige selle artikli 1 lõiget 1 ja artikli 4 lõiget 1

tuleb tõlgendada nii, et

sellega on vastuolus liikmesriigi õigusnorm, millega samastatakse mereveoteenused raudteeveoteenustega, kui sellise samastamise tagajärjel jääb asjaomane teenus välja nende riigihankealaste eeskirjade kohaldamisalast, mida sellele muidu kohaldataks.

Allkirjad