# DOMSTOLENS DOM (Anden Afdeling)
1. oktober 1998 *

I sag C-38/97,

angående en anmodning, som Giudice di pace di Genova (Italien) i medfør af EF-traktatens artikel 177 har indgivet til Domstolen for i den for nævnte ret verserende sag,

**Autotrasporti Librandi Snc di Librandi F. & C.**

mod

**Cuttica spedizioni e servizi internazionali Srl,**

at opnå en præjudiciel afgørelse vedrørende fortolkningen af EF-traktatens artikel 3, litra f) og g), artikel 5, 85 og 86 samt af begreberne »almene hensyn« og »kollektiv aftale«,

har

DOMSTOLEN (Anden Afdeling)

sammensat af afdelingsformanden, R. Schintgen (refererende dommer), og dommerne G. F. Mancini og G. Hirsch,

* Processprog: italiensk.

generaladvokat: s. Alber
justitssekretær: fuldmægtig L. Hewlett,

efter at der er indgivet skriftlige indlæg af:

— Autotrasporti Librandi Snc di Librandi F. & C. ved advokat A. Rocca, Genova

— Cuttica spedizioni e servizi internazionali Srl ved advokaterne G. Conte og G. Giacomini, Genova

— den italienske regering ved afdelingschef, professor U. Leanza, Juridisk Tjeneste, Udenrigsministeriet, som befuldmægtiget, bistået af statens advokat, D. Del Gaizo

— den franske regering ved fuldmægtig R. Loosli-Surrans og kontorchef K. Rispal-Bellanger, begge Juridisk Tjeneste, Udenrigsministeriet, som befuldmægtigede

— Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber ved ledende juridisk konsulent G. Marenco og L. Pignataro, Kommissionens Juridiske Tjeneste, som befuldmægtigede,

på grundlag af retsmøderapporten,

efter at der i retsmødet den 15. januar 1998 er afgivet mundtlige indlæg af Autotrasporti Librandi Snc di Librandi F. & C., af Cuttica spedizioni e servizi internazionali Srl, af den italienske regering, af den franske regering og af Kommissionen

og efter at generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelse den 5. marts 1998,

afsagt følgende

## Dom

1 Ved kendelse af 30. december 1996, indgået til Domstolen den 27. januar 1997, har Giudice di pace di Genova i medfør af EF-traktatens artikel 177 forelagt seks præjudicielle spørgsmål vedrørende fortolkningen af EF-traktatens artikel 3, litra f) og g), artikel 5, 85 og 86, for at kunne afgøre, om de italienske bestemmelser om fastsættelse af tariffer for landevejstransport er forenelige med fællesskabsretten.

2 Disse spørgsmål er blevet rejst under en sag anlagt af Autotrasporti Librandi Snc di Librandi F. & C. (herefter »Librandi«) mod Cuttica spedizioni e servizi internazionali Srl (herefter »Cuttica«) med henblik på at opnå betaling af et restbeløb for transporter ad landevej, som er udført for sidstnævntes regning.

### De relevante retsregler

3 I Italien er vejgodstransport reguleret ved lov nr. 298 af 6. juni 1974, som indeholder bestemmelser om indførelse af et nationalt register over virksomheder, der udfører godstransport ad landevej for fremmed regning, om vejgodstransport og om indførelse af en gaffeltarifordning for vejgodstransport (GURI nr. 200 af 31.7.1974, herefter »den italienske lov«). Denne lov er blevet ændret og suppleret gentagne gange.

4 Ved den italienske lov er der indført et nationalt register over virksomheder, der udfører godstransport ad landevej for fremmed regning (herefter »registeret«), hvis førelse forestås af et centraludvalg. I henhold til lovens artikel 3 bestod dette udvalg oprindeligt af

»a) en consigliere di Stato (medlem af den øverste forvaltningsdomstol) som formand

b) fire repræsentanter for Ministeriet for Trafik og Civil Luftfart, en repræsentant for Ministeriet for Industri, Handel og Håndværk, for Ministeriet for Statens Finansielle Anlægsvirksomhed, for Ministeriet for Udenrigshandel, for Land- og Skovbrugsministeriet, for Indenrigsministeriet, for Ministeriet for Offentlige Arbejder, for Finansministeriet og for Ministeriet for Statskassen

c) fire repræsentanter for regionerne ...

d) tolv repræsentanter for de mest repræsentative nationale sammenslutninger inden for kategorien vejgodstransport for fremmed regning, samt for nationale sammenslutninger med henblik på varetagelse, rådgivning og beskyttelse af andelsbevægelsens interesser. Disse sammenslutninger skal være anerkendt af Arbejds- og Socialministeriet ...«

5 Ved ministerielt dekret af 2. februar 1994 (GURI nr. 34 af 11.2.1994) blev antallet af repræsentanter for de nationale sammenslutninger inden for kategorien vejgodstransport i centraludvalget for registeret over vejtransportvirksomheder forøget fra tolv til sytten.

6 Centraludvalgets medlemmer udnævnes ved bekendtgørelse udstedt af ministeren for transport og civil luftfart. Udnævnelserne sker efter indstilling fra:

»— præsidenten for Consiglio di Stato for så vidt angår det under litra a) nævnte medlem

— vedkommende ministre for så vidt angår de under litra b) nævnte medlemmer

— de respektive nationale sammenslutninger for så vidt angår de under litra d) nævnte medlemmer«.

7 I henhold til den italienske lovs artikel 1, stk. 3, artikel 26 og 41 er udøvelse af virksomhed med vejgodstransport for fremmed regning betinget af, at virksomheden er optaget i registeret, og at den er i besiddelse af en administrativ tilladelse.

8 Ved lovens artikel 50 ff. er der indført en ordning med obligatoriske gaffeltariffer med en øvre og nedre grænse.

9 Lovens artikel 52 bestemmer:

»Hver enkelt tarif beregnes på grundlag af en basispris, som ligger midt i gaflen. Basisprisen fastsættes under hensyntagen til den gennemsnitlige omkostning ved de hertil svarende transportydelser, herunder handelsomkostninger, beregnet for veldrevne virksomheder, som er undergivet normale vilkår med hensyn til udnyttelsen af deres transportkapacitet, samt til markedsforholdene, og således at transportvirksomhederne kan opnå en rimelig indtjening.«

10 I henhold til den italienske lovs artikel 53 forelægger centraludvalget transporttarifferne og de særlige gennemførelsesbestemmelser hertil samt senere ændringer for ministeren for transport og civil luftfart. Efter at have hørt regionerne samt de nationale fagforeningsrepræsentanter for de umiddelbart berørte erhvervsgrene godkender ministeren tarifferne, betingelserne og eventuelle ændringer, og de sættes i kraft ved ministeriel bekendtgørelse.

11 Såfremt ministeren ikke godkender forslagene, sendes de tilbage til centraludvalget med anmodning om nye forslag eller forslag til ændringer. Såfremt ministeren ikke finder de nye forslag eller forslag til ændringer rimelige, kan han ændre dem, der i første omgang blev foreslået, og sætte dem i kraft ved bekendtgørelse.

12 Dersom de erhvervsdrivende ikke følger de fastsatte tariffer, kan de pålægges administrative sanktioner, og i gentagelsestilfælde kan der iværksættes disciplinære foranstaltninger.

13 De kriterier, der skal lægges til grund ved beregningen af gaffeltarifferne, er bl.a. blevet nærmere præciseret i dekret nr. 56 af 9. januar 1978 fra republikkens præsident (GURI nr. 77 af 18.3.1978).

14 I henhold til den ministerielle bekendtgørelse af 18. november 1982 (supplement til GURI nr. 342 af 14.12.1982), som indeholder den første fastsættelse af gaffeltarifferne, kan der tillades nærmere angivne undtagelser fra den obligatoriske tarif. Således bestemmes det i bekendtgørelsens artikel 13, at

»særlige aftaler på andre vilkår ... kan udelukkende indgås i henhold til kollektive økonomiske aftaler mellem de mest repræsentative sammenslutninger af transportvirksomheder, der er medlemmer af centraludvalget for registeret, og brugerne ...«.

15 I artikel 3 i lovdekret nr. 82 af 29. marts 1993 om hasteforanstaltninger med hensyn til vejgodstransport for fremmed regning (GURI nr. 73 af 29.3.1993), med ændringer ophøjet til lov nr. 162 af 27. maj 1993 (GURI nr. 123 af 28.5.1993), fastsattes det på grundlag af en autentisk fortolkning, at de tariffer, der fremgår af loven og/eller af de i den ministerielle bekendtgørelse af 18. november 1982 omhandlede kollektive aftaler, ikke kan fraviges ved aftale.

16 Gaffeltarifferne er blevet ændret gentagne gange ved ministerielle bekendtgørelser. På tidspunktet for de faktiske omstændigheder i hovedsagen var de gældende tariffer dem, der fremgik af tilpasninger foretaget ved de ministerielle bekendtgørelser af 24. marts 1995 (GURI nr. 74 af 29.3.1995) og af 26. juni 1995 (GURI nr. 151 af 30.6.1995).

## Tvisten i hovedsagen

17 Librandi blev af Cuttica overdraget at udføre nogle containertransporter. Efter at transporterne var udført, betalte Cuttica Librandi et vederlag, der var lavere end det, som fremgik af de italienske ministerielle bekendtgørelser af 24. marts og 26. juni 1995 om fastsættelse af obligatoriske tariffer for vejgodstransport for fremmed regning.

18 Ved stævning af 18. juni 1996 anlagde Librandi derfor sag ved Giudice di pace di Genova med påstand om, at Cuttica dømtes til betaling af forskellen mellem det betalte beløb og det beløb, der skulle betales i henhold til den tarif, der var gjort obligatorisk ved de nævnte ministerielle bekendtgørelser.

19 Cuttica bestred dette krav under henvisning til, at artikel 3 i lovdekret nr. 82 af 29. marts 1993, for så vidt den udvider den for vejgodstransport fastsatte tarifordning til forskellige sektorer, er uforenelig med de principper, som Domstolen har fastslået i dommen af 19. maj 1993 (sag C-320/91, Corbeau, Sml. I, s. 2533), og at de tariffer, der er fastsat i de ministerielle bekendtgørelser af 24. marts og 26. juni 1995, efter at antallet af repræsentanter for de nationale sammenslutninger af vejgodstransportvirksomheder i centraludvalget for registeret var blevet forøget, er i strid med de principper, som Domstolen har fastslået i dommen af 5. oktober 1995 (sag C-96/94, Centro Servizi Spediporto, Sml. I, s. 2883).

20 Den forelæggende ret er i tvivl om, hvorvidt de ministerielle bekendtgørelser af 24. marts og 26. juni 1995 om fastsættelse af obligatoriske tariffer for udførelse af den pågældende transport, set på baggrund af den nævnte dom i Centro Servizi Spediporto-sagen, skal erklæres ugyldige, fordi de er blevet udstedt på grundlag af bestemmelser, der er uforenelige med fællesskabsrettens konkurrenceregler.

21 Den nationale ret finder navnlig, at Domstolen i den nævnte dom i Centro Servizi Spediporto-sagen ikke har udtalt sig om, hvorvidt udvidelsen af den obligatoriske tarifordning til at omfatte enhver kontrakt, i henhold til hvilken der udføres en transportydelse, er forenelig med fællesskabsretten, og at det er nødvendigt for den, at det undersøges, om artikel 3 i lovdekret nr. 82 af 29. marts 1993, som er blevet til lov nr. 162/93, kan skabe en uberettiget ulige behandling.

22 Den nationale ret har desuden fremhævet, at den italienske regering efter dommen i Centro Servizi Spediporto-sagen har forhøjet antallet af vejtransportvirksomhedernes repræsentanter i centraludvalget for registeret. Siden da har det organ, som fremsætter forslag, ikke længere været repræsentativt for de offentlige myndigheder, men for vejtransportsektorens virksomheders og sammenslutninger af virksomheders interesser. Under disse omstændigheder er det ifølge den forelæggende ret nødvendigt yderligere at præcisere begrebet »almene hensyn«, som Domstolen har anvendt i dommen i Centro Servizi Spediporto-sagen.

23 Endelig finder den forelæggende ret det tvivlsomt, om den står over for en kollektiv aftale, der er lovlig i henhold til fællesskabsretten, og som også er bindende for de parter, som ikke er medlemmer af de sammenslutninger, der har underskrevet den, og ikke snarere over for en aftale om tariffer, der er forbudt i henhold til traktatens artikel 85.

24 Giudice di pace di Genova har derfor udsat sagen og forelagt Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

»1) Er traktatens artikel 3, litra f) og g), artikel 5, 85 og 86 efter Domstolens fortolkning af disse bestemmelser i dommen af 5. oktober 1995 i sag C-96/94 til hinder for en national lovgivning, hvorefter obligatoriske tariffer for vejgodstransport godkendes og sættes i kraft af det offentlige efter indstilling fra et centraludvalg, hvori et flertal er repræsentanter for de berørte erhvervsdrivende (ministeriel bekendtgørelse af 2.2.1994)?

2) Hvis det første spørgsmål besvares bekræftende, er traktatens artikel 3, litra f) og g), artikel 5, 85 og 86 da til hinder for en national lovgivning (artikel 3 i lovdekret nr. 82/93, som ophøjet til lov nr. 162/93), hvorefter de obligatoriske tariffer, der gælder for kontrakter vedrørende vejgodstransportydelser, udvides til at gælde for andre kontrakttyper, som vedrører forskellige tjenesteydelser, navnlig kontrakter vedrørende udbud og kontrakter om befragtning?

3) Svarer begrebet 'interesse generale' (almene hensyn), som Domstolen har anvendt i dommene Reiff og Delta til begrebet 'interesse pubblico' (almene hensyn), som Domstolen har anvendt i dommen Centro Servizi Spediporto, der vedrørte de samme retlige spørgsmål som de to førstnævnte domme?

4) Er begrebet 'almene hensyn' defineret i Fællesskabets retsorden, eller er det overladt til medlemsstaternes kompetence at definere det?

5) Omfatter det nævnte begreb navnlig en situation i en medlemsstat som den, der er omhandlet i hovedsagen, hvor

   a) indstillingen vedrørende tarifferne udarbejdes på grundlag af kriterier, som efter den nationale lovgivers afgørelse bygger på visse almene hensyn, og som er abstrakt defineret i lov nr. 298/74 og præciseret i dekret nr. 56/78

fra republikkens præsident, idet de dog konkret henviser til forskellige karakteristika for en '*typisk virksomhed*', som er beskrevet i loven af 1978 (artikel 3 og 4), men som ikke længere svarer til de faktiske forhold på det pågældende marked

b) der endvidere må tages hensyn til, at de (hidtil uudnyttede) beføjelser for den offentlige myndighed, som behandler udvalgets indstilling, og som er kompetent til at træffe bindende afgørelse vedrørende tariffen, såfremt det nye forslag fra udvalget ikke findes tilfredsstillende, er strikte begrænset til en undersøgelse af, om forslaget er i overensstemmelse med de kriterier, som lovgiver i 1974 (ved artikel 53 i lov nr. 298/74) overlod det til de administrative myndigheder at fastsætte ved gennemførelsesbestemmelser, der blev udstedt i 1978 (dekret nr. 56/78 fra republikkens præsident), og som ikke er blevet ajourført sidenhen

c) fastsættelsen af den obligatoriske tarif derved er blevet gjort afhængig af en række kriterier og — hvad der er væsentligere — den offentlige myndigheds undersøgelse af dens lovlighed er gjort afhængig af, om det af udvalget fremsatte tarifforslag er i overensstemmelse med de økonomiske og tekniske data for en '*typisk virksomhed*', når disse data imidlertid ikke længere er repræsentative for det pågældende marked

d) det i denne forbindelse ydermere er pålagt den offentlige myndighed at påse, at den således fastsatte tarif giver transportvirksomheder mulighed for at opnå en indtjening, der defineres som 'rimelig' (artikel 52 i lov nr. 298/74), men som imidlertid er fastsat på et ufleksibelt og forældet lovgrundlag, som den offentlige myndighed ikke kan efterprøve, og som ikke længere har basis i de faktiske forhold og derfor ikke afspejler transportvirksomhedernes faktiske omkostninger ved at præstere den pågældende tjenesteydelse?

6) Subsidiært ønskes det afklaret, hvornår der kan tænkes at foreligge en '*kollektiv aftale*' af en sådan beskaffenhed, at den ret, som sagen verserer for, kan udelukke, at der foreligger en tarifaftale, som er forbudt efter traktatens artikel 85.«

## De to første spørgsmål

25 Med de to første spørgsmål, som skal behandles samlet, spørger den forelæggende ret nærmere bestemt, om traktatens artikel 3, litra f) og g), artikel 5, 85, 86 og 90 er til hinder for en lovgivning i en medlemsstat, hvorefter tariffer for vejgodstransport godkendes og sættes i kraft af det offentlige efter indstilling fra et centraludvalg, hvis flertal består af repræsentanter for de berørte erhvervsdrivende, og som udvider de obligatoriske tariffer, der gælder for kontrakter om vejgodstransport, til at omfatte andre typer kontrakter vedrørende forskellige tjenesteydelser, navnlig kontrakter vedrørende udbud og kontrakter om befragtning.

26 I denne forbindelse bemærkes indledningsvis, at der ifølge fast retspraksis foreligger en tilsidesættelse af traktatens artikel 5 og 85, såfremt en medlemsstat enten foreskriver eller fremmer indgåelse af aftaler i strid med artikel 85 eller forstærker sådanne aftalers virkninger, eller såfremt den fratager de af den udstedte retsforskrifter deres statslige karakter ved til private erhvervsdrivende at uddelegere ansvaret for at træffe beslutninger om økonomisk intervention (jf. domme af 21.9.1988, sag 267/86, Van Eycke, Sml. s. 4769, præmis 16, af 17.11.1993, sag C-185/91, Reiff, Sml. I, s. 5801, præmis 14, og af 9.6.1994, sag C-153/93, Delta Schiffahrts- und Speditionsgesellschaft, Sml. I, s. 2517, præmis 14).

27 Dernæst bemærkes, at Domstolen har antaget, at traktatens artikel 3, litra g), artikel 5 og 86 kun ville kunne anvendes på bestemmelser som den italienske lov, såfremt det blev bevist, at loven tillægger en virksomhed en økonomisk magtposition, som sætter den i stand til at hindre, at der opretholdes en effektiv konkurrence på det relevante marked, idet den kan udvise en i betydeligt omfang uafhængig adfærd over for sine konkurrenter og kunder og i sidste instans over for forbrugerne (dom af 13.2.1979, sag 85/76, Hoffmann-La Roche mod Kommissionen, Sml. s. 461, præmis 38).

28 Endelig bemærkes, at Domstolen i Centro Servizi Spediporto-sagen blev forelagt et lignende spørgsmål vedrørende den dagældende italienske lovgivning, som i det væsentlige adskilte sig fra den, der finder anvendelse i hovedsagen, ved den blotte omstændighed, at kategorierne af vejgodstransportvirksomhedernes nationale sammenslutninger var repræsenteret i centraludvalget med tolv personer i stedet for sytten.

29 I denne dom har Domstolen udtalt, at EF-traktatens artikel 3, litra g), artikel 5, 85, 86 og 90 samt artikel 30 ikke er til hinder for en lovgivning i en medlemsstat, hvorefter tariffer for vejgodstransport godkendes og sættes i kraft af det offentlige efter indstilling fra et udvalg, når et flertal i udvalget er repræsentanter for de offentlige myndigheder og et mindretal repræsentanter for de berørte erhvervsdrivende, og udvalget i sine indstillinger skal overholde visse almene hensyn, og de offentlige myndigheder desuden ikke giver afkald på deres beføjelser, men forud for godkendelsen af indstillingerne tager hensyn til bemærkninger fra andre offentlige og private instanser eller endog selv fastsætter tarifferne.

30 For for det første at nå til det resultat, at de indstillinger, der drøftes i udvalget, under en ordning for fastsættelse af tariffer for vejgodstransporter som den, der er indført ved den italienske lovgivning, ikke kunne anses for aftaler mellem erhvervsdrivende, som de offentlige myndigheder har foreskrevet eller fremmet, eller hvis virkninger de har forstærket, har Domstolen i præmis 22, 23 og 24 i dommen i Centro Servizi Spediporto-sagen henvist til, at udvalget var sammensat af et flertal af repræsentanter for det offentlige og et mindretal af repræsentanter for sammenslutninger af erhvervsdrivende, og at centraludvalget ved vedtagelsen af sine forslag skulle tage hensyn til en række almene hensyn, der var angivet i loven.

31 For for det andet at nå til det resultat, at de offentlige myndigheder ikke havde delegeret deres kompetence med hensyn til tariffastsættelsen til private erhvervsdrivende, har Domstolen i præmis 26, 27 og 28 i dommen i Centro Servizi Spediporto-sagen fastslået, at ifølge den italienske lov skal centraludvalget forelægge forslag til transporttarifferne og de særlige gennemførelsesbestemmelser

hertil for vedkommende minister. Loven giver desuden ministeren kompetence til at godkende dem, nægte at godkende dem eller ændre dem, inden de sættes i kraft, og foreskriver, at ministeren, inden han godkender tarifferne og sætter dem i kraft, skal høre regionerne og repræsentanterne for de berørte erhvervsgrene og tage hensyn til retningslinjerne fra det fællesministerielle prisudvalg.

32 Som grundlag for at fastslå, at nationale bestemmelser, hvorefter tarifferne for vejgodstransport fastsættes af offentlige myndigheder, ikke kan antages at bevirke, at de erhvervsdrivende herved tillægges en kollektivt dominerende stilling, som er kendetegnet ved, at der ikke er et indbyrdes konkurrenceforhold mellem dem, har Domstolen endelig i præmis 33 og 34 i dommen i Centro Servizi Spediporto-sagen henvist til, at der ikke var et så snævert samarbejde mellem de pågældende virksomheder, at de kunne føre samme markedspolitiske linje.

33 Disse konstateringer berøres imidlertid ikke af den omstændighed, at de erhvervsdrivendes repræsentanter siden den ministerielle bekendtgørelse af 2. februar 1994, som har forøget antallet af de nationale vejgodstransportvirksomheders sammenslutningers repræsentanter i centraludvalget fra tolv til sytten, ikke længere udgør mindretallet i centraludvalget, at høringsorganet, som ifølge den italienske regerings oplysninger var »det fællesministerielle prisudvalg«, er blevet erstattet med et organ ved navn »den italienske pris- og tarifobservatør«, og at den italienske lov har opretholdt udvidelsen af tarifferne til at omfatte forskellige tjenesteydelser som f.eks. kontrakter vedrørende udbud og kontrakter om befragtning.

34 Dels giver ændringen af flertalsforholdet i centraludvalget nemlig ikke grundlag for at konkludere, at der foreligger en aftale i traktatens artikel 85's forstand, når centraludvalget i henhold til de relevante nationale bestemmelser fortsat, når det vedtager sine indstillinger, skal overholde de kriterier om almene hensyn, der er defineret i den italienske lov.

35 Dels medfører ændringen af den italienske lov ikke en kompetencedelegation fra de offentlige myndigheder til private erhvervsdrivende, når vedkommende ministers mulighed for at forkaste eller ændre de transporttariffer, som centraludvalget foreslår ham, samt hans forpligtelse til at høre regionerne og repræsentanterne for de økonomiske sektorer, ikke berøres heraf.

36 Det tilkommer imidlertid den nationale ret inden for rammerne af sin kompetence at efterprøve, at tarifferne i praksis fastsættes under overholdelse af kriterier vedrørende almene hensyn, som fastsat ved loven, og at de offentlige myndigheder ikke overlader deres beføjelser til private erhvervsdrivende.

37 De to første spørgsmål skal derfor besvares med, at traktatens artikel 3, litra f) og g), artikel 5, 85, 86 og 90 ikke er til hinder for en lovgivning i en medlemsstat, hvorefter tariffer for vejgodstransport godkendes og sættes i kraft af det offentlige efter indstilling fra et centraludvalg, hvis flertal består af repræsentanter for de berørte erhvervsdrivende, og som udvider de obligatoriske tariffer, der gælder for kontrakter om vejgodstransport, til at omfatte andre typer kontrakter vedrørende forskellige tjenesteydelser, navnlig kontrakter vedrørende udbud og kontrakter om befragtning, på betingelse af, at tarifferne fastsættes under overholdelse af kriterier vedrørende almene hensyn, som fastsat ved loven, og at de offentlige myndigheder ikke overlader deres beføjelser til private erhvervsdrivende, når de før godkendelsen af indstillingerne tager hensyn til bemærkninger fra andre offentlige og private organer, eller når de fastsætter tarifferne på embeds vegne.

## Det tredje spørgsmål

38 Med det tredje spørgsmål ønsker den forelæggende ret at få oplyst, om begrebet almene hensyn, som Domstolen har henvist til i ovennævnte domme i sagerne Reiff og Delta Schiffahrts- und Speditionsgesellschaft, svarer til begrebet almene hensyn, som nævnes i dommen i Centro Servizi Spediporto-sagen.

39 Hertil bemærkes, som generaladvokaten har anført i punkt 40 i forslaget til afgørelse, at Domstolen i hver af disse tre domme på baggrund af samme kriterier har undersøgt, om det pågældende tarifudvalg skulle fastsætte tarifferne under hensyntagen til andre interesser end interesserne hos de erhvervsdrivende, der var repræsenteret i udvalget, og om ministeren, før han godkendte tarifferne, skulle indhente udtalelse fra tredjemand i forhold til disse erhvervsdrivende.

40 Domstolen har herved villet fremhæve, at almenhedens interesser skulle have forrang for de individuelle erhvervsdrivendes private interesser.

41 Under disse omstændigheder må begreberne almene hensyn (intérêt général) og almene hensyn (intérêt public) anses for at have samme betydning.

42 Det tredje spørgsmål skal derfor besvares med, at begrebet almene hensyn (intérêt général), som Domstolen har henvist til i ovennævnte domme i sagerne Reiff og Delta Schiffahrts- und Speditionsgesellschaft, svarer til begrebet almene hensyn (intérêt public), som nævnes i dommen i Centro Servizi Spediporto-sagen.

**Det fjerde og det femte spørgsmål**

43 Med det fjerde og femte spørgsmål, som skal behandles samlet, ønsker den forelæggende ret at få oplyst, om konkrete kriterier, der skal anvendes ved fastsættelsen af tariffer — såsom dem, der er gældende i den italienske retsorden — er i overensstemmelse med almene hensyn i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i dommen i Centro Servizi Spediporto-sagen.

44 For at give den forelæggende ret et hensigtsmæssigt svar skal det bemærkes, at ifølge fast retspraksis pålægger traktatens artikel 85 og 86, sammenholdt med dens artikel 5, medlemsstaterne ikke at indføre eller opretholde foranstaltninger — selv ikke i form af love eller administrative bestemmelser — som kan ophæve den tilsigtede virkning af de for virksomhederne gældende konkurrenceregler (jf. dommen i Centro Servizi Spediporto-sagen, præmis 20).

45 For at forhindre, at deres handlemåde fører til, at konkurrencen hindres, begrænses eller fordrejes, skal medlemsstaterne således nødvendigvis tage almene hensyn i betragtning.

46 Det påhviler derfor medlemsstaterne at fastsætte de kriterier, som giver bedst mulighed for at overholde fællesskabsrettens konkurrenceregler.

47 Det tilkommer dernæst de nationale retter at efterprøve, om de kriterier vedrørende almene hensyn, der er fastsat i national ret, overholdes i praksis.

48 Det fjerde og det femte spørgsmål skal derfor besvares med, at det påhviler medlemsstaterne at fastsætte de konkrete kriterier, som skal anvendes ved fastsættelse af tariffer — såsom dem, der er gældende i den italienske retsorden — og de nationale retter at efterprøve, om de således fastsatte kriterier overholdes i praksis.

## Det sjette spørgsmål

49 Med sit sidste spørgsmål ønsker den nationale ret oplyst, om muligheden for at indgå kollektive aftaler som de i hovedsagen omhandlede, der i henhold til national ret kan gøres gældende mod erhvervsdrivende, som ikke har undertegnet dem, kan være i strid med traktatens artikel 85.

50 Hertil bemærkes for det første, at Domstolen allerede har fastslået, at muligheden for, at der i henhold til artikel 13 i den ministerielle bekendtgørelse af 18. november 1982 kan indgås kollektive aftaler, ikke har til følge, at konkurrencen begrænses, men åbner mulighed for, at de obligatoriske tariffer i et vist omfang kan fraviges, og således kan medføre forøget konkurrence (jf. dommen i Centro Servizi Spediporto-sagen, præmis 29).

51 Dernæst bemærkes, som Kommissionen har anført og generaladvokaten fremhævet i punkt 55 i forslaget til afgørelse, at det tilkommer den berørte stat at definere og afgrænse kredsen af erhvervsdrivende, som kollektive aftaler kan gøres gældende mod.

52 Det sjette spørgsmål skal derfor besvares med, at muligheden for at indgå kollektive aftaler som dem, der omhandles i artikel 13 i den ministerielle bekendtgørelse af 18. november 1982, selv hvis de i henhold til national ret kan gøres gældende mod erhvervsdrivende, som ikke har undertegnet dem, ikke har til følge, at konkurrencen begrænses i traktatens artikel 85's forstand.

## Sagens omkostninger

53 De udgifter, der er afholdt af den italienske og den franske regering samt af Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber, som har afgivet indlæg for Domstolen, kan ikke erstattes. Da sagens behandling i forhold til hovedsagens parter udgør et led i den sag, der verserer for den nationale ret, tilkommer det denne at træffe afgørelse om sagens omkostninger.

På grundlag af disse præmisser

kender

DOMSTOLEN (Anden Afdeling)

vedrørende de spørgsmål, der er forelagt af Giudice di pace di Genova ved kendelse af 30. december 1996, for ret:

1) **EF-traktatens artikel 3, litra f) og g), artikel 5, 85, 86 og 90 ikke er til hinder for en lovgivning i en medlemsstat, hvorefter tariffer for vejgodstransport godkendes og sættes i kraft af det offentlige efter indstilling fra et centraludvalg, hvis flertal består af repræsentanter for de berørte erhvervsdrivende, og som udvider de obligatoriske tariffer, der gælder for kontrakter om vejgodstransport, til at omfatte andre typer kontrakter vedrørende forskellige tjenesteydelser, navnlig kontrakter vedrørende udbud og kontrakter om befragtning, på betingelse af, at tarifferne fastsættes under overholdelse af kriterier vedrørende almene hensyn som fastsat ved loven, og at de offentlige myndigheder ikke overlader deres beføjelser til private erhvervsdrivende, når de før godkendelsen af indstillingerne tager hensyn til bemærkninger fra andre offentlige og private organer, eller når de fastsætter tarifferne på embeds vegne.**

2) Begrebet almene hensyn (intérêt général), som Domstolen har henvist til i dom af 17. november 1993, sag C-185/91, Reiff, og i dom af 9. juni 1994, sag C-153/93, Delta Schiffahrts- und Speditionsgesellschaft, svarer til begrebet almene hensyn (intérêt public), som nævnes i dommen af 5. oktober 1995, sag C-96/94, Centro Servizi Spediporto.

3) Det påhviler medlemsstaterne at fastsætte de konkrete kriterier, som skal anvendes ved fastsættelsen af tariffer — såsom dem, der er gældende i den italienske retsorden — og de nationale retter at efterprøve, om de således fastsatte kriterier overholdes i praksis.

4) Muligheden for at indgå kollektive aftaler som dem, der omhandles i artikel 13 i den ministerielle bekendtgørelse af 18. november 1982, selv hvis de i henhold til national ret kan gøres gældende mod erhvervsdrivende, som ikke har undertegnet dem, har ikke til følge, at konkurrencen begrænses i traktatens artikel 85's forstand.

Schintgen Mancini Hirsch

Afsagt i offentligt retsmøde i Luxembourg den 1. oktober 1998.

R. Grass R. Schintgen

Justitssekretær Formand for Anden Afdeling