SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Quinta) de 29 de enero de 1985 *

En el asunto 231/83,

que tiene por objeto una petición dirigida al Tribunal de Justicia, con arreglo al artículo 177 del Tratado CEE, por el tribunal de commerce de Toulouse, destinada a obtener, en el litigio pendiente ante dicho órgano jurisdiccional entre

Henri Cullet, titular de una estación de servicio en Toulouse,

Chambre syndicale des réparateurs automobiles et détaillants de produits pétroliers (CSNCRA), con sede en Toulouse,

y

Centre Leclerc à Toulouse (SA Sodinord),

Centre Leclerc à Saint-Orens-de-Gameville (SA Sodirev),

una decisión prejudicial sobre la interpretación de lo dispuesto en la letra f) del artículo 3 y en el artículo 5 del Tratado CEE,

* Lengua de procedimiento: francés.

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Quinta),

integrado por los Sres.: O. Due, Presidente de Sala; C. Kakouris, U. Everling, Y. Galmot y R. Joliet, Jueces;

Abogado General: Sr. P. VerLoren van Themaat;
Secretaria: Sra. D. Louterman, administradora;

consideradas las observaciones presentadas:

– En nombre de los Centres Leclerc de Toulouse y de Saint-Orens-de-Gameville, en la fase escrita, por M[es] Farme y Amadio y, en la fase oral, por M[e] Simon;

– en nombre del Gobierno de la República Francesa por el Sr. Jean-Paul Costes, en la fase escrita, y por el Sr. G. Guillaume, directeur des affaires juridiques del ministère des Relations extérieures, en la fase oral;

– en nombre del Gobierno de la República Italiana, por el Sr. Arnaldo Squillante, Jefe del Servizio del contenzioso diplomatico, dei trattati e degli affari legislativi del ministero degli Affari esteri, asistido por el Sr. Ivo M. Braguglia, avvocato dello Stato;

– en nombre del Gobierno de la República Helénica, en la fase oral, por el Sr. Ph. Spathopoulos;

– en nombre de la Comisión de las Comunidades Europeas, por sus Consejeros Jurídicos, Sres. René-Christian Béraud y Giuliano Marenco, asistidos por la Sra. Nicole Coutrelis;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 23 de octubre de 1984;

dicta la siguiente

Sentencia

(No se transcriben los antecedentes de hecho.)

Fundamentos de Derecho

1 Mediante auto sobre medidas provisionales de 1 de agosto de 1983, recibido en el Tribunal de Justicia el 11 de octubre de 1983, el Presidente del tribunal de commerce de Toulouse planteó, con arreglo al artículo 177 del Tratado CEE, una cuestión prejudicial relativa a la interpretación de diferentes disposiciones de Derecho comunitario y, en particular, de lo dispuesto en la letra f) del artículo 3 y en el artículo 5 del Tratado, con objeto de poder apreciar la compatibilidad con el Derecho comunitario de una normativa nacional que impone a los carburantes un precio mínimo de venta al consumidor.

2 Dicha cuestión se suscitó en el marco de un litigio entre el Sr. Henri Cullet, titular de una estación de servicio en Toulouse, así como la Chambre syndicale des réparateurs automobiles et détaillants de produits pétroliers à Toulouse, y las sociedades SA Sodinord y SA Sodirev (en lo sucesivo, «Sodinord y Sodirev»), que explotan, bajo la denominación «Centre Leclerc», del grupo al que pertenecen, dos supermercados con surtidores de gasolina en Toulouse y en Saint-Orens-de-Gameville. Dicho litigio tiene por objeto la observancia del precio mínimo de venta al consumidor de los carburantes (gasolina, gasolina super y gasóleo) fijado por las autoridades francesas.

3 En Francia existe, por una parte, un régimen de distribución de los productos petrolíferos, basado en la Ley de 30 de marzo de 1928 relativa al régimen de importación del petróleo y, por otra, un sistema de fijación de los precios de venta en las fases de venta al por mayor y de venta al consumidor, establecido mediante la Orden 45.1483, de 30 de junio de 1945, y los Decretos n^{os} 82.10 A, 82.11 A, 82.12 A y 82.13 A, de 29 de abril de 1982.

4 Con arreglo al régimen de distribución, tal como fue modificado con el acuerdo de la Comisión en el marco del artículo 37 del Tratado, la importación y la compra a las refinerías francesas de productos petrolíferos para su comercialización exigen una autorización especial del Estado, denominada

autorización A 3. Todos los titulares de una autorización A 3 están obligados a abastecerse en un 80 % en el mercado francés o comunitario, mediante contratos a medio plazo celebrados con refinerías francesas o comunitarias; por lo que toca al 20 % restante, puede abastecerse libremente, concretamente en el mercado «spot».

5 En principio, el precio de venta de los productos petrolíferos en la fase de venta al por mayor, conocido como «precio de refinería», lo determina libremente cada refinería o importador titular de una autorización A 3. Estos deben presentar a las autoridades competentes, al menos una vez al mes, un baremo de sus precios de refinería, sobre el que pueden otorgarse descuentos. Sin embargo, el precio de refinería no puede ser superior a un «precio límite máximo» fijado mensualmente por las autoridades competentes. En la práctica, generalmente los baremos de precios de refinería suelen coincidir con dichos precios máximos. Para la fijación del precio límite máximo, las autoridades competentes tienen en cuenta, por una parte, el precio de coste de las refinerías francesas, que se calcula en función del precio del crudo, el tipo de cambio del dólar y los costes del flete marítimo y de refino, estimados a tanto alzado sobre la base de datos estadísticos y, por otra, las cotizaciones registradas en los mercados europeos. La normativa establece que si las cotizaciones europeas no difieren en más de un 8 % al alza o a la baja con respecto al precio de coste de las refinerías francesas, son las cotizaciones europeas las que resultan determinantes para la fijación del precio límite máximo; si, por el contrario, las cotizaciones europeas se sitúan fuera del margen de desviación de un 8 % en relación con los precios de coste de las refinerías francesas, es este último precio el dato determinante para fijar el precio máximo.

6 Los precios de venta al consumidor están sujetos a determinados límites tanto superiores como inferiores. Al alza, el «precio máximo de venta al por menor», que varía para cada minorista en función del precio de refinería de su proveedor, es el resultado de la suma del precio de refinería, de los gastos y márgenes comerciales previstos y de los impuestos y tasas. A la baja, el «precio mínimo» se fija mensualmente para cada región, aplicando una reducción, que en su momento era de nueve céntimos por litro de gasolina y de diez céntimos por litro de gasolina super, al precio máximo de venta resultante de la media de los baremos de precios de las refinerías francesas durante el mes anterior. Cuando el cálculo del precio máximo de venta de un distribuidor da un

resultado inferior al precio mínimo, el precio máximo de venta se fija al nivel del precio mínimo.

7 De los autos se desprende que el grupo Leclerc, al que pertenecen Sodinord y Sodirev, es titular de una autorización A 3. Este grupo tiene fama de practicar en sus establecimientos, denominados «Centres Leclerc», una política comercial de precios bajos para diferentes tipos de mercancías. En 1983, decidió extender esta política comercial a la venta de carburantes al por menor. Por consiguiente, las sociedades Sodinord y Sodirev, al igual que otros Centres Leclerc, empezaron a vender carburantes a precios inferiores a los precios mínimos fijados por las autoridades competentes con arreglo a la citada normativa.

8 Como consecuencia de ello, Sodinord y Sodirev fueron denunciadas ante el Presidente del tribunal de commerce de Toulouse por un competidor que alegaba que la aplicación de precios inferiores al precio mínimo era ilícita y desleal y que le causaba perjuicios, por lo que solicitaba que fuera prohibida bajo apercibimiento de imposición de una multa coercitiva. Sodinord y Sodirev alegaron en su defensa que la normativa relativa al precio de venta de los carburantes es contraria a lo dispuesto en la letra f) del artículo 3 y en los artículos 85 y 86 del Tratado, y no puede justificarse con arreglo a los artículos 30 y 36 del Tratado.

9 El Presidente del tribunal de commerce de Toulouse consideró necesario, para la resolución de este litigio, plantear al Tribunal de Justicia la siguiente cuestión prejudicial:

«¿Debe interpretarse lo dispuesto en la letra f) del artículo 3 y el artículo 5 del Tratado de 25 de marzo de 1957 constitutivo de la CEE en el sentido de que prohíben el establecimiento en un Estado miembro, por vía legislativa o reglamentaria, de precios mínimos obligatorios de venta al consumidor, en las estaciones de servicio, de carburantes (gasolina, gasolina super y gasóleo), mediante un sistema que obliga a todos los minoristas nacionales de cualquier Estado de la Comunidad a respetar el precio mínimo fijado?»

10 La letra f) del artículo 3 del Tratado, a la que se refiere dicha cuestión, forma parte de los principios generales del mercado común que se aplican en combinación con los respectivos Capítulos del Tratado que desarrollan dichos

principios. Esta disposición contempla «el establecimiento de un régimen que garantice que la competencia no será falseada en el mercado común», objetivo general desarrollado mediante las normas sobre la competencia del Capítulo 1 del Título I de la Tercera Parte del Tratado. El párrafo segundo del artículo 5 del Tratado, por su parte, exige que los Estados miembros se abstengan «de todas aquellas medidas que puedan poner en peligro la realización de los fines del [...] Tratado». La cuestión planteada por el órgano jurisdiccional nacional, relativa a la compatibilidad con estas disposiciones de una legislación como la anteriormente descrita, pretende dilucidar, por tanto, si ésta es conforme con los principios y fines del Tratado y con las disposiciones del Tratado que los desarrollan de una manera más concreta.

11 Procede observar que los artículos 2 y 3 del Tratado tienen por objeto la creación de un mercado en el que las mercancías circulen libremente en condiciones de competencia no falseadas. Este objetivo está garantizado, en particular, tanto por los artículos 30 y siguientes, relativos a la prohibición de las restricciones del comercio intracomunitario, como por los artículos 85 y siguientes, relativos a las normas sobre competencia, que deben examinarse en primer lugar.

Sobre la aplicación de la letra f) del artículo 3 y de los artículos 5 y 85 del Tratado

12 Según Sodinord y Sodirev, con arreglo a lo dispuesto en la letra f) del artículo 3 y en el artículo 5 del Tratado los principios de los artículos 85 y 86 son aplicables a una normativa estatal como la de autos. Afirman que el artículo 85 prohíbe fijar de manera directa o indirecta el precio de venta u otras condiciones de las transacciones comerciales y que no cabe admitir que se prive de eficacia a las normas de Derecho comunitario destinadas a garantizar un régimen de competencia no falseada en el mercado común.

13 Los Gobiernos francés, italiano y helénico alegan que lo dispuesto en la letra f) del artículo 3 y en el artículo 5 del Tratado forma parte de los principios generales del Tratado y sólo puede entenderse en relación con otras disposiciones del Tratado que definen los requisitos y modalidades de aplicación de los mismos. A este respecto, sostienen que los artículos 85 y 86 no pueden tenerse en cuenta para apreciar una normativa estatal en materia de

precios, ya que dichos artículos tan sólo se refieren al comportamiento de las empresas.

14 Según la Comisión, sólo excepcionalmente cabe considerar que las medidas estatales son contrarias a la obligación derivada del artículo 5 del Tratado de no privar de eficacia a las normas sobre la competencia establecidas por los artículos 85 y 86. Eso es lo que sucedería, según la Comisión, en el caso de una normativa estatal que favoreciera o facilitara un comportamiento infractor por parte de las empresas o que tuviera por objeto específico permitir a éstas eludir las normas sobre la competencia. Sin embargo, la Comisión considera que no sucede así en el caso de autos.

15 De acuerdo con el objetivo enunciado en la letra f) del artículo 3 del Tratado, son incompatibles con el mercado común y quedan prohibidos con arreglo al apartado 1 del artículo 85 todos los acuerdos entre empresas, las decisiones de asociaciones de empresas y las prácticas concertadas que puedan afectar al comercio entre los Estados miembros y que tengan por objeto o por efecto impedir, restringir o falsear el juego de la competencia dentro del mercado común y, en particular, los que consistan en fijar directa o indirectamente los precios de compra o de venta u otras condiciones de la transacción. Así pues, esta disposición se refiere a los acuerdos, decisiones y prácticas concertadas contrarios a la competencia de varias empresas, sin perjuicio de las excepciones concedidas por la Comisión con arreglo al apartado 3 del artículo 85 del Tratado.

16 Es cierto que estas normas se refieren al comportamiento de las empresas y no a las medidas legislativas o reglamentarias de los Estados miembros. No obstante, como ha declarado recientemente el Tribunal de Justicia en su sentencia de 10 de enero de 1985, Leclerc (229/83,↔ Rec. p. 1), en virtud del párrafo segundo del artículo 5 del Tratado los Estados miembros están obligados, sin embargo, a no obstaculizar mediante su legislación nacional la aplicación plena y uniforme del Derecho comunitario ni la eficacia de los actos de ejecución del mismo, y a no adoptar ni mantener en vigor medidas, ni siquiera de carácter legislativo o reglamentario, que puedan privar de eficacia a las normas sobre la competencia aplicables a las empresas (véanse, asimismo, las sentencias de 13 de febrero de 1969, Wilhelm, 14/68,↔ Rec. p. 1, y de 16 de noviembre de 1977, Inno, 13/77,↔ Rec. p. 2115).

17 Sin embargo, una normativa como la controvertida en el caso de autos no pretende imponer la celebración de acuerdos entre proveedores y minoristas u otros comportamientos como los previstos en el apartado 1 del artículo 85 del Tratado. Por el contrario, encomienda la responsabilidad de fijar los precios a las autoridades públicas, que se basan para ello en una serie de elementos de diferente naturaleza. El mero hecho de que entre los elementos tenidos en cuenta para fijar el precio de venta al por menor figuren los precios de refinería fijados por los proveedores, que por otra parte están sujetos a un límite máximo establecido por el precio máximo fijado por las autoridades competentes, no priva a una normativa como la controvertida en el presente caso de su carácter estatal, y no puede privar de efecto útil a las normas sobre la competencia aplicables a las empresas.

18 De ello se desprende que el artículo 5, en relación con lo dispuesto en la letra f) del artículo 3 y en el artículo 85 del Tratado, no prohíbe a los Estados miembros regular la fijación de los precios de venta al por menor de una mercancía del modo que lo hace la normativa controvertida en el procedimiento principal. Queda por apreciar dicha normativa a la luz de las disposiciones del Tratado relativas a la libre circulación de mercancías.

Sobre la aplicación de los artículos 30 y 36 del Tratado

19 Sodinord y Sodirev consideran que la fórmula de fijación de los precios mínimos establecida por la normativa controvertida frena la competencia de las mercancías procedentes de otros Estados miembros cuando los precios de coste de éstas son inferiores en más de un 8 % a los del refino francés, neutralizando la ventaja competitiva de que disfrutan los importadores gracias a sus costes menos elevados. En consecuencia, sostienen que constituye un obstáculo a las importaciones prohibido por el artículo 30 del Tratado.

20 Además, según Sodinord y Sodirev el sistema de fijación de precios controvertido permite a las autoridades nacionales efectuar manipulaciones consistentes en subestimar artificialmente los precios de coste, evitando de este modo que los importadores se introduzcan en un mercado que tradicionalmente ha estado dominado por las refinerías francesas, impidiéndoles, llegado el caso, comercializar sus productos a precios rentables. Este efecto se ve reforzado, en su opinión, por la obligación que tienen los titulares de autorizaciones A 3 de

abastecerse en un 80 % mediante contratos a medio plazo. En consecuencia, semejante sistema, en contra de lo establecido en el artículo 30, compartimenta el mercado nacional.

21 El Gobierno francés, apoyado por los Gobiernos italiano y helénico, considera que una normativa en materia de precios como la del presente caso no afecta a las importaciones procedentes de otros Estados miembros. Tiene por objeto armonizar el abastecimiento de carburantes de todo el territorio nacional, garantizando a todos los revendedores unos márgenes comerciales suficientes. Dado que los precios de importación son libres, un operador extranjero que tenga unos precios de coste más favorables que los aplicados en Francia vería facilitada su penetración en el mercado, ya que podría repercutir libremente dicha ventaja a los minoristas. De hecho, añade, las importaciones de productos petrolíferos a Francia han aumentado bajo este régimen. De ello se desprende, según el Gobierno francés, que el artículo 30 no puede interpretarse en el sentido de que se opone un régimen de fijación de precios como el controvertido.

22 La Comisión observa que una normativa que fija un precio mínimo puede ir en detrimento de la comercialización de los productos importados, en la medida en que dicho precio impida que el precio de coste inferior de los productos importados sea repercutido en el precio de venta al consumidor. En consecuencia, una normativa como la controvertida constituye, a su entender, una medida de efecto equivalente a una restricción cuantitativa a la importación, en la medida en que conduce a fijar el precio de los productos en función del precio de coste de los productos nacionales, neutralizando de este modo la eventual ventaja competitiva de los productos importados.

23 Procede recordar, en primer lugar, que la prohibición, establecida en el artículo 30, de las medidas de efecto equivalente a una restricción cuantitativa se refiere, según reiterada jurisprudencia de este Tribunal de Justicia, a toda medida que pueda obstaculizar directa o indirectamente, real o potencialmente, las importaciones entre Estados miembros. Cuando ha tenido que aplicar estos principios a regímenes estatales de regulación de los precios, el Tribunal de Justicia ha declarado reiteradamente que este tipo de regímenes aplicables indistintamente a los productos nacionales y a los importados no constituyen en sí mismos medidas de efecto equivalente a una restricción cuantitativa, pero pueden producir semejante efecto cuando los precios se sitúen a un nivel tan

elevado que los productos importados resulten perjudicados con respecto a los productos nacionales idénticos, bien porque no puedan comercializarse de manera rentable en las condiciones establecidas, o bien porque se neutralice la ventaja competitiva de que disfrutan gracias a sus precios de coste inferiores (véanse las sentencias de 26 de febrero de 1976, Tasca, 65/75, Rec. p. 291; de 24 de enero de 1978, Van Tiggele, 82/77, Rec. p. 25; de 6 de noviembre de 1979, Danis, asuntos acumulados 16/79 a 20/79, Rec. p. 3327, y de 29 de noviembre de 1983, Roussel, 181/82, Rec. p. 3849).

24 La alegación de Sodinord y Sodirev según la cual la fórmula de fijación del precio máximo al por menor entraña, debido a la subestimación artificial de los precios de coste, una compartimentación del mercado que impide a las refinerías extranjeras comercializar sus productos a unos precios rentables, no debe examinarse en el marco del presente procedimiento. En efecto, la fijación de un precio máximo de venta al por menor, al igual, por otra parte, que las limitaciones en materia de abastecimiento impuestas a los titulares de autorizaciones A 3, no fue mencionada por el tribunal de commerce de Toulouse, pues el litigio principal se refiere únicamente a la inobservancia del precio mínimo de venta al por menor de carburantes.

25 Por lo que respecta a la fijación del precio mínimo, procede recordar que el Tribunal de Justicia precisó, en su sentencia Van Tiggele, antes citada, que una disposición nacional que fije un margen de beneficio mínimo aplicable indistintamente a los productos nacionales y a los importados no puede perjudicar únicamente a la comercialización de los productos importados. En cambio, no sucede lo mismo en el caso de un precio mínimo fijado en una cuantía determinada que, aunque se aplique indistintamente a los productos nacionales y a los importados, puede perjudicar la comercialización de estos últimos, en la medida en que impide que su precio de coste inferior se repercuta en el precio de venta al consumidor.

26 Según se desprende de las explicaciones antes expuestas, en la práctica el precio mínimo de venta al por menor se determina, en el marco del sistema controvertido en el caso de autos, a partir del precio de refinería, que debe respetar el precio límite máximo fijado por las autoridades nacionales. Aunque los importadores puedan fijar libremente su baremo de precios de refinería a un nivel inferior a dicho precio límite máximo, el hecho de que el precio mínimo se calcule a partir de la media de los precios aplicados por las

refinerías nacionales impide a los importadores aprovecharse, en su caso, de una posición competitiva más ventajosa debida a un precio de coste más bajo. Ciertamente, no se puede censurar que un Estado miembro utilice criterios generales para la fijación del precio de un producto homogéneo cuyo origen resulta difícil de determinar una vez que se encuentra en el mercado. Sin embargo, para evitar cualquier efecto desfavorable para la comercialización de los productos importados, es preciso que dichos criterios tengan debidamente en cuenta los precios de refinería de todos los agentes económicos, cualquiera que sea el origen de la mercancía.

27 Este efecto desfavorable para los productos importados de un sistema como el controvertido se ve reforzado en mayor medida aun por el método de cálculo del precio máximo, que establece un límite superior al precio de refinería y que, según las explicaciones proporcionadas al Tribunal de Justicia, normalmente es adoptado por las refinerías nacionales para fijar dicho precio. En efecto, si bien, por regla general, el precio máximo se calcula sobre la base tanto de los precios de coste de las refinerías francesas como de las cotizaciones de los carburantes registradas en los mercados europeos, cuando las cotizaciones europeas son inferiores en más de un 8 % a aquéllos, el único factor determinante lo constituyen los precios de coste de las refinerías nacionales. De ello se desprende que, cuando la ventaja competitiva de los productos importados supera dicho umbral, ya no se tiene en cuenta su precio de coste más ventajoso para la fijación del precio máximo. Una fórmula como esa también perjudica a la comercialización de los productos importados, ya que les priva de su ventaja competitiva frente a los consumidores siempre que se supere dicho umbral del 8 %.

28 Este efecto desfavorable de un precio mínimo para la comercialización de los productos importados cuyo precio de coste sea inferior al de los productos nacionales no puede cuestionarse invocando el hecho de que los precios de importación son libres y que, por tanto, los importadores pueden conceder a los minoristas un mayor margen de beneficio para inducirles a abastecerse de carburantes importados. A este respecto, procede señalar que la estructura de las redes de distribución impide que los carburantes importados puedan beneficiarse plenamente de semejante ventaja, dado que un número importante de minoristas no tienen la posibilidad de cambiar libremente de proveedor. En una situación como ésa, el precio a nivel de la venta al por menor constituye, para productos homogéneos como son los carburantes, el elemento esencial de

la competencia. Un precio mínimo como el del caso de autos puede, por consiguiente, dificultar el aumento de la penetración de los productos importados en el mercado nacional cuando su precio de coste sea más favorable. En estas circunstancias, un eventual incremento de las importaciones en el marco de este sistema, como el que invocó el Gobierno francés, no puede bastar para demostrar la inexistencia de un efecto desfavorable para la comercialización de los productos importados de un precio mínimo.

29 De lo anterior se desprende que un sistema nacional de fijación de un precio mínimo de venta al por menor de los carburantes en virtud del cual dicho precio se determina a partir únicamente de los precios de las refinerías nacionales y en el que dichos precios de refinería están vinculados al precio límite máximo calculado sobre la base únicamente de los precios de coste de las refinerías nacionales en el supuesto de que las cotizaciones europeas de los carburantes difieran en más de un 8 % de estos últimos, perjudica a los productos importados, al privarles de la posibilidad de obtener las ventajas competitivas frente a los consumidores derivadas de un precio de coste más favorable.

30 Para justificar la normativa controvertida en el procedimiento principal, el Gobierno francés invocó asimismo las exigencias imperativas de la defensa de los intereses de los consumidores. En su opinión, una competencia ruinosa en materia de precios de los carburantes podría acarrear la desaparición de gran número de estaciones de servicio y, con ello, un abastecimiento insuficiente del conjunto del territorio nacional.

31 Procede observar, a este respecto, que una normativa nacional que obligue a los minoristas a respetar determinados precios de venta al por menor y que perjudique a la comercialización de los productos importados sólo puede justificarse por las razones contempladas en el artículo 36 del Tratado.

32 A efectos de la aplicación del artículo 36, el Gobierno francés invocó las alteraciones del orden público y la seguridad pública que provocarían las reacciones violentas que cabría esperar por parte de los minoristas afectados por una competencia sin límites.

33 A este respecto, basta declarar que el Gobierno francés no ha demostrado que una modificación de la normativa de que se trata con arreglo a los principios

antes desarrollados tendría en el ámbito del orden público y la seguridad pública unas consecuencias a las que no podría hacer frente con los medios de que dispone.

34 En consecuencia, procede responder lo siguiente a la cuestión planteada por el tribunal de commerce de Toulouse:

- que lo dispuesto en la letra f) del artículo 3 y en los artículos 5, 85 y 86 no se opone a una normativa nacional que establezca la fijación por las autoridades nacionales de un precio mínimo de venta al por menor de los carburantes;

- y que el artículo 30 se opone a una normativa de este tipo cuando el precio mínimo se determine a partir únicamente de los precios de las refinerías nacionales y dichos precios de refinería estén vinculados al precio máximo calculado sobre la base únicamente de los precios de coste de las refinerías nacionales en el supuesto de que las cotizaciones europeas de carburantes difieran en más de un 8 % de estos últimos.

Costas

35 Los gastos efectuados por los Gobiernos francés, italiano y helénico, así como por la Comisión de las Comunidades Europeas, que han presentado observaciones al Tribunal de Justicia, no pueden ser objeto de reembolso. Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional nacional, corresponde a éste resolver sobre las costas.

En virtud de todo lo expuesto,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Quinta),

pronunciándose sobre la cuestión planteada por el Presidente del tribunal de commerce de Toulouse mediante resolución del 1 de agosto de 1983, declara:

1) **Lo dispuesto en la letra f) del artículo 3 y en los artículos 5, 85 y 86 del Tratado CEE no se opone a una normativa nacional que establezca la fijación por las autoridades nacionales de un precio mínimo de venta al por menor de los carburantes.**

2) **El artículo 30 del Tratado se opone a una normativa de este tipo cuando el precio mínimo se determine a partir únicamente de los precios de las refinerías nacionales y dichos precios estén vinculados al precio máximo calculado sobre la base únicamente de los precios de coste de las refinerías nacionales en el supuesto de que las cotizaciones europeas de carburantes difieran en más de un 8 % de estos últimos.**

Due Kakouris

Everling Galmot Joliet

Pronunciada en audiencia pública en Luxemburgo, a 29 de enero de 1985.

El Secretario
P. Heim

El Presidente de la Sala Quinta
O. Due