Сборник съдебна практика

ОПРЕДЕЛЕНИЕ НА СЪДА (осми състав)

21 юни 2016 година*

„Преюдициално запитване — Член 99 от Процедурния правилник на Съда — Член 101 ДФЕС — Автомобилен транспорт — Цена на услугите по автомобилен транспорт на товари за сметка на трети лица, която не може да бъде по-ниска от минималните експлоатационни разходи — Конкуренция — Определяне на разходите от Министерството на инфраструктурите и транспорта“

По дело C-121/16

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 267 ДФЕС от Tribunale di Cagliari (съд в Каляри, Италия) с акт от 28 октомври 2015 г., постъпил в Съда на 29 февруари 2016 г., в рамките на производство по дело

**Salumificio Murru SpA**

срещу

**Autotrasporti di Marongiu Remigio,**

СЪДЪТ (осми състав),

състоящ се от: D. Šváby (докладчик), председател на състава, J. Malenovský и M. Vilaras, съдии,

генерален адвокат: M. Szpunar,

секретар: A. Calot Escobar,

предвид решението, взето след изслушване на генералния адвокат, да се произнесе с мотивирано определение в съответствие с член 99 от Процедурния правилник на Съда,

постанови настоящото

**Определение**

1 Преюдициалното запитване се отнася до тълкуването на член 101 ДФЕС във връзка с член 4, параграф 3 ДЕС.

2 Запитването е отправено в рамките на спор между Salumificio Murru SpA и Autotrasporti di Marongiu Remigio относно плащането на разликата между сумата, действително платена за транспортни операции, и сумата, дължима съгласно национална правна уредба, в която се определя цената за услуги по автомобилен транспорт на товари за сметка на трети лица.

* Език на производството: италиански.

## Правна уредба

3 Целта на Закон № 32 от 1 март 2005 г. за делегиране на правомощия на правителството за изменение на правната уредба относно автомобилния транспорт на пътници и товари (GURI № 57, 10 март 2005 г., стр. 5) по-конкретно е да се въведе регулирана либерализация и да се замени предходната система на задължителни тарифи в определен диапазон със система, основана на свободното договаряне на цените за услугите по автомобилен транспорт.

4 Въз основа на предвиденото в Закон № 32 от 1 март 2005 г. делегиране на правомощия италианското правителство приема различни законодателни декрети, сред които и Законодателен декрет № 284 от 21 ноември 2005 г. (редовна притурка към GURI № 6 от 9 януари 2006 г.), с който се създава Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica (Генерален съвет по автомобилен транспорт и логистика, Италия) в качеството на съвет с консултативни правомощия, а към него се създава Osservatorio sulle attività di autotrasporto (Орган за мониторинг на автомобилния транспорт, Италия, наричан по-нататък „Органът за мониторинг"), който се състои от десет члена, избирани от председателя на Генералния съвет по автомобилен транспорт и логистика, и изпълнява по-конкретно функции по мониторинг за спазването на разпоредбите относно безопасността по пътищата и обществената безопасност и актуализира обичаите и практиките, приложими за устните договори за автомобилен транспорт на товари.

5 Впоследствие член 83 bis от Законодателен декрет № 112 от 25 юни 2008 г. (наричан по-нататък „Законодателен декрет № 112/2008") ограничава обхвата на въведената със Законодателен декрет № 286 от 21 ноември 2005 г. либерализация на тарифите, като по отношение на устните договори предвижда, че дължимата от възложителя цена не може да бъде по-ниска от минималните експлоатационни разходи, които се определят от Органа за мониторинг и включват средната цена на горивото за километър пробег за различните видове превозни средства, определяна всеки месец, и изразения в проценти дял на експлоатационните разходи на автотранспортното предприятие за превоз за сметка на трети лица, изразяващ се в цената на горивото и определян на всеки шест месеца.

6 Член 83 bis, параграф 10 от Законодателен декрет № 112/2008 предвижда, че „[д]окато не бъдат приети решенията по параграфи 1 и 2 [които уреждат дейността на Органа за мониторинг], Министерството на инфраструктурите и транспорта определя за различните видове превозни средства и в зависимост от пробега в километри индекси за цената на горивото за километър и нейния относителен дял въз основа на данните, с които разполага, и на месечните статистики, изготвяни от Министерството на икономическото развитие за средната цена на автомобилното дизелово гориво, след консултация с най-представителните професионални сдружения на превозвачите и на потребителите".

7 Съгласно член 83 bis, параграф 11 „[р]азпоредбите на параграфи 3 и 10 от този член се прилагат за измененията на цената на автомобилното дизелово гориво, настъпили, считано от 1 януари 2009 г. или от последната актуализация, извършена след тази дата".

8 Вследствие на това, считано от юни 2009 г., Министерството на инфраструктурите и транспорта публикува всеки месец данните за средните цени на горивото до публикуването на 2 ноември 2011 г. на таблиците, изготвени от сформирания през юли 2010 г. Орган за мониторинг.

9 С член 1, параграф 248 от Закон № 190/2014, влязъл в сила на 1 януари 2015 г., е изменен член 83 bis от Законодателен декрет № 112/2008, като вследствие на това изменение възнаграждението се определя по автономната воля на страните. При все това последният член, изменен със Закон № 190/2014, не е приложим ratione temporis за спора в главното производство.

**Спорът в главното производство и преюдициалните въпроси**

10 На Salumificio Murru е разпоредено да заплати на предприятието Autotrasporti di Marongiu Remigio 37 136,27 EUR, заедно с лихвите за забава и свързаните с производството разноски и хонорари, като тази сума съответства на остатъка от цената за транспортните услуги, извършени от второто дружество по силата на устно съглашение с първото дружество, и по-специално на разликата между платената сума и тази, дължима съгласно член 83 bis, параграфи 6—9 от Законодателен декрет № 112/2008.

11 Salumificio Murru повдига възражение срещу това разпореждане, като се позовава по-специално на неконституционосъобразността на посочената разпоредба и на противоречието ѝ с правото на Съюза. Autotrasporti di Marongiu Remigio иска възражението да бъде отхвърлено.

12 В този контекст запитващата юрисдикция отбелязва, че в решение от 4 септември 2014 г., API и др. (C-184/13—C-187/13, C-194/13, C-195/13 и C-208/13, EU:C:2014:2147), Съдът е постановил, че член 101 ДФЕС във връзка с член 4, параграф 3 ДЕС трябва да се тълкува в смисъл, че не допуска приемането на национална правна уредба като разглежданата в главните производства, съгласно която цените на услугите, свързани с автомобилен превоз на товари за чужда сметка, не могат да бъдат по-ниски от минималните експлоатационни разходи, определени от орган, съставен основно от представители на съответните икономически оператори.

13 Тя посочва обаче, че в това решение Съдът се е произнесъл по случай, различен от този, с който тя е сезирана по настоящото дело.

14 Според запитващата юрисдикция посоченото дело се отнася до минималните експлоатационни разходи, определени от Органа за мониторинг, чийто състав включва главно представители на съответните икономически оператори, докато главното производство се отнася до минималните разходи, определени от Министерството на инфраструктурите и транспорта. Поради това тя смята, че изводите от решение от 4 септември 2014 г., API и др. (C-184/13—C-187/13, C-194/13, C-195/13 и C-208/13, EU:C:2014:2147), не са относими за разглежданата в главното производство правна уредба.

15 С оглед на съображенията в точки 50—57 от решение от 4 септември 2014 г., API и др. (C-184/13—C-187/13, C-194/13, C-195/13 и C-208/13, EU:C:2014:2147), запитващата юрисдикция все пак иска да установи дали такава правна уредба не е в противоречие със задължението на държавите членки да не приемат или да не оставят в сила мерки, дори от законов или подзаконов характер, които могат да засегнат полезното действие на правилата на конкуренцията, приложими за предприятията.

16 При тези обстоятелства Tribunale di Cagliari (съд в Каляри, Италия) решава да спре производството и да постави на Съда следните преюдициални въпроси:

„1) Трябва ли член 101 ДФЕС във връзка с член 4, параграф 3 ДЕС да се тълкува в смисъл, че не допуска национална правна уредба като съдържащата се в член 83 bis, параграф 10 от Законодателен декрет № 112/2008, доколкото цената на услугите по автомобилен транспорт на товари за сметка на трети лица не може да бъде по-ниска от минималните експлоатационни разходи, определени от Министерството на инфраструктурите и транспорта, и не се определя свободно от страните по договора?

2) Като се има предвид, че Министерството на инфраструктурите и транспорта е орган на публична власт, могат ли правилата на конкуренцията във вътрешния пазар да бъдат ограничени с националната правна уредба, за да се постигне целта за осигуряване на безопасността по пътищата?“.

**По преюдициалните въпроси**

17 Съгласно член 99 от Процедурния правилник, когато преюдициалният въпрос е идентичен с въпрос, по който Съдът вече се е произнесъл, отговорът на този въпрос се налага недвусмислено от съдебната практика или отговорът не оставя място за разумно съмнение, Съдът може във всеки един момент да се произнесе с мотивирано определение по предложение на съдията докладчик и след изслушване на генералния адвокат.

18 Тази разпоредба следва да бъде приложена в настоящото производство по преюдициално запитване.

19 С въпросите си, които следва да бъдат разгледани заедно, запитващата юрисдикция иска по същество да установи дали член 101 ДФЕС във връзка с член 4, параграф 3 ДЕС трябва да се тълкува в смисъл, че не допуска национална правна уредба като разглежданата в главното производство, съгласно която цената на услугите по автомобилен транспорт на товари за сметка на трети лица не може да бъде по-ниска от минималните експлоатационни разходи, определени от национален административен орган.

20 Както следва от постоянната практика на Съда, макар да е вярно, че член 101 ДФЕС се отнася единствено до поведението на предприятията, а не до законови или подзаконови мерки на държавите членки, това не променя факта, че този член, разглеждан във връзка с член 4, параграф 3 ДЕС, който установява задължение за сътрудничество между Европейския съюз и държавите членки, задължава последните да не приемат или запазват в сила мерки, дори от законов или подзаконов характер, които могат да премахнат полезното действие на правилата на конкуренцията, приложими за предприятията (решение от 4 септември 2014 г., API и др., C-184/13—C-187/13, C-194/13, C-195/13 и C-208/13, EU:C:2014:2147, т. 28 и цитираната съдебна практика).

21 Налице е нарушение на член 101 ДФЕС във връзка с член 4, параграф 3 ДЕС, когато държава членка налага или благоприятства сключването на споразумения, противоречащи на член 101 ДФЕС, или подпомага действието на такива споразумения, или лишава собствената си правна уредба от характера ѝ на държавни мерки, като предоставя на частни оператори отговорността по вземане на решения за намеса от икономически интерес (решение от 4 септември 2014 г., API и др., C-184/13—C-187/13, C-194/13, C-195/13 и C-208/13, EU:C:2014:2147, т. 29 и цитираната съдебна практика).

22 В случая е безспорно, че минималните разходи по член 83 bis от Законодателен декрет № 112/2008 се определят от самото Министерство на инфраструктурите и транспорта след консултация с най-представителните професионални сдружения на превозвачите и на потребителите.

23 Предвид този ред за определяне на разходите е очевидно, че държавата членка ни най-малко не е лишила собствената си правна уредба от характера ѝ на държавни мерки, предоставяйки на частни оператори отговорността по вземане на решения за намеса от икономически интерес.

24 Обстоятелството, че минималните разходи по член 83 bis от Законодателен декрет № 112/2008 се определят след консултация с най-представителните професионални сдружения на превозвачите и на потребителите, не може да обори този извод (вж. в този смисъл решение от 4 септември 2014 г., API и др., C-184/13—C-187/13, C-194/13, C-195/13 и C-208/13, EU:C:2014:2147, т. 30 и цитираната съдебна практика).

25 По същите съображения, свързани с реда за определяне на минималните разходи по член 83 bis от Законодателен декрет № 112/2008 от Министерството на инфраструктурите и транспорта, не би могло да се приеме, че правна уредба като разглежданата в главното производство

позволява да се направи констатация за наличие на споразумение между предприятия по смисъла на член 101 ДФЕС, чието сключване публичните органи са наложили или благоприятствали или чието действие са подпомогнали.

26 В този смисъл случаят по главното производство се отличава от този по решение от 4 септември 2014 г., API и др. (C-184/13—C-187/13, C-194/13, C-195/13 и C-208/13, EU:C:2014:2147), в точка 41 от което Съдът е приел, че Органът за мониторинг трябва да се разглежда като сдружение на предприятия по смисъла на член 101 ДФЕС, когато приема решения за определяне на минимални експлоатационни разходи за автомобилния транспорт.

27 Поради това в случая не следва да се преценява дали правна уредба като разглежданата в главното производство налага действително необходими ограничения на конкуренцията, за да гарантира осъществяването на легитимни цели.

28 С оглед на всички изложени по-горе съображения на поставения въпрос следва да се отговори, че член 101 ДФЕС във връзка с член 4, параграф 3 ДЕС трябва да се тълкува в смисъл, че допуска национална правна уредба като разглежданата в главното производство, съгласно която цената на услугите по автомобилен транспорт на товари за сметка на трети лица не може да бъде по-ниска от минималните експлоатационни разходи, определени от национален административен орган.

**По съдебните разноски**

29 С оглед на обстоятелството, че за страните по главното производство настоящото дело представлява отклонение от обичайния ход на производството пред запитващата юрисдикция, последната следва да се произнесе по съдебните разноски.

По изложените съображения Съдът (осми състав) реши:

**Член 101 ДФЕС във връзка с член 4, параграф 3 ДЕС трябва да се тълкува в смисъл, че допуска национална правна уредба като разглежданата в главното производство, съгласно която цената на услугите по автомобилен транспорт на товари за сметка на трети лица не може да бъде по-ниска от минималните експлоатационни разходи, определени от национален административен орган.**

Подписи