Samling af Afgørelser

DOMSTOLENS KENDELSE (Ottende Afdeling)

21. juni 2016*

»Præjudiciel forelæggelse — artikel 99 i Domstolens procesreglement — artikel 101 TEUF — vejtransport — prisen for tjenesteydelser med vejtransport af varer for tredjemands regning, som ikke kan være lavere end mindstedriftsomkostningerne — konkurrence — omkostninger fastsat af ministeriet for infrastruktur og transport«

I sag C-121/16,

angående en anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 267 TEUF, indgivet af Tribunale di Cagliari (retten i Cagliari, Italien) ved afgørelse af 28. oktober 2015, indgået til Domstolen den 29. februar 2016, i sagen:

Salumificio Murru SpA

mod

Autotrasporti di Marongiu Remigio,

har

DOMSTOLEN (Ottende Afdeling)

sammensat af afdelingsformanden, D. Šváby (refererende dommer), og dommerne J. Malenovský og M. Vilaras,

generaladvokat: M. Szpunar

justitssekretær: A. Calot Escobar,

idet Domstolen efter at have hørt generaladvokaten har besluttet at træffe afgørelse ved begrundet kendelse i overensstemmelse med artikel 99 i Domstolens procesreglement,

afsagt følgende

Kendelse

1 Anmodningen om præjudiciel afgørelse vedrører fortolkningen af artikel 101 TEUF, sammenholdt med artikel 4, stk. 3, TEU.

* Processprog: italiensk.

2 Anmodningen er blevet fremsat i forbindelse med en tvist mellem Salumificio Murru SpA og Autotrasporti di Marongiu Remigio vedrørende betaling af et beløb svarende til forskellen mellem det faktisk betalte beløb i forbindelse med transportaktiviteter og det skyldige beløb i overensstemmelse med nationale bestemmelser, der fastsætter prisen for tjenesteydelser med vejtransport af varer for tredjemands regning.

Retsforskrifter

3 Lov nr. 32 af 1. marts 2005 om delegation til regeringen vedrørende en reform af lovgivningen om vejtransport af personer og gods (GURI nr. 57 af 10.3.2005, s. 5) har navnlig til formål at indføre en reguleret liberalisering og erstatte den tidligere ordning med obligatoriske gaffeltariffer med en ordning på grundlag af aftalefrihed med hensyn til tjenesteydelser med vejtransport.

4 Inden for rammerne af den ved lov nr. 32 af 1. marts 2005 fastsatte delegation vedtog den italienske regering forskellige lovdekreter, herunder lovdekret nr. 284 af 21. november 2005 (normalt tillæg til GURI nr. 6 af 9.1.2006), der indførte Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica (det almindelige råd for vejtransport og logistik, Italien), som er en institution med konsulentopgaver, og, som et organ under dette råd, Osservatorio sulle attività di autotrasporto (overvågningscenter for vejtransport, Italien, herefter »overvågningscentret«), der består af ti medlemmer valgt af formanden for det almindelige råd for vejtransport og logistik, der navnlig udfører tilsynsvirksomhed for så vidt angår overholdelse af bestemmelserne på området for færdselssikkerhed og social sikkerhed, og som aktualiserer den praksis og de sædvaner, der gælder for mundtlige aftaler om vejtransport af varer.

5 Efterfølgende indskrænkede artikel 83a i lovdekret nr. 112 af 25. juni 2008 (herefter »lovdekret nr. 112/2008«) rækkevidden af den liberalisering af tariffer, der blev indført ved lovdekret nr. 286 af 21. november 2005, ved at bestemme, at det vederlag, som ordregiveren skal betale ved mundtlige aftaler, ikke må være mindre end de mindstedriftsomkostninger, som overvågningscentret skal fastsætte, og som omfatter den gennemsnitlige brændstofomkostning pr. kilometer for de forskellige typer køretøjer, som fastsættes månedligt, og den andel i procent af driftsomkostningerne for virksomheder med vejtransport for tredjemands regning, som udgøres af brændstofomkostningerne, som fastsættes hvert halve år.

6 Artikel 83a, stk. 10, i lovdekret nr. 112/2008 bestemte, at »[i]ndtil det tidspunkt, hvor beregningerne i stk. 1 og 2 [som regulerede overvågningscentrets virksomhed] foreligger, fastsætter ministeriet for infrastruktur og transport – på grundlag af de oplysninger, som ministeriet råder over, under hensyn til de opgørelser, som ministeriet for økonomisk udvikling foretager hver måned over gennemsnitsprisen for diesel og efter høring af de mest repræsentative erhvervsorganisationer for transportører og for ordregivere – indekserne for brændstofomkostningen pr. kilometer for de forskellige typer køretøjer og for den tilbagelagte strækning og den respektive størrelse heraf«.

7 Det følger af artikel 83a, stk. 11, at »[b]estemmelserne i stk. 3 og 10 i nærværende artikel finder anvendelse med hensyn til de ændringer, der er sket, i prisen på diesel fra den 1. januar 2009 eller den sidste tilpasning udført efter denne dato«.

8 Som følge heraf har ministeriet for infrastruktur og transport, siden juni 2009, hver måned offentliggjort oplysninger om de gennemsnitlige brændstofomkostninger indtil offentliggørelsen den 2. november 2011 af tabellerne udarbejdet af overvågningscentret, som blev oprettet i juli 2010.

9 Artikel 1, stk. 248, i lov nr. 190/2014, som trådte i kraft den 1. januar 2015, ændrede artikel 83a i lovdekret nr. 112/2008, således at fastsættelsen af vederlaget herefter er omfattet af parternes aftalefrihed. Sidstnævnte artikel, således som denne er ændret ved lov nr. 190/2014, finder imidlertid ikke tidsmæssig anvendelse i hovedsagen.

Tvisten i hovedsagen og de præjudicielle spørgsmål

10 Salumificio Murru blev pålagt at betale 37 136,27 EUR, med tillæg af morarenter samt sagsomkostninger og honorarer, til virksomheden Autotrasporti di Marongiu Remigio, hvilket beløb udgjorde restbeløbet af prisen for de af Autotrasporti di Marongiu Remigio udførte transporter på baggrund af en mundtlig aftale herom med Salumificio Murru, hvilket navnlig svarede til forskellen mellem det allerede betalte beløb og det beløb, som skyldtes i medfør af artikel 83a, stk. 6-9, i lovdekret nr. 112/2008.

11 Salumificio Murru har gjort indsigelser gældende mod dette pålæg, navnlig under henvisning til, at denne bestemmelse er forfatningsstridig og i strid med EU-retten. Autotrasporti di Marongiu Remigio har nedlagt påstand om, at indsigelsen forkastes.

12 I den forbindelse henviser den forelæggende ret til, at Domstolen ved dom af 4. september 2014, API m.fl. (C-184/13 – C-187/13, C-194/13, C-195/13 og C-208/13, EU:C:2014:2147), har fastslået, at artikel 101 TEUF, sammenholdt med artikel 4, stk. 3, TEU, skal fortolkes således, at bestemmelsen er til hinder for en national lovgivning som den i hovedsagen omhandlede, hvorefter prisen for tjenesteydelser med vejtransport af varer for tredjemands regning ikke kan være lavere end mindstedriftsomkostningerne, som fastsættes af et organ, der hovedsageligt er sammensat af repræsentanter fra de omhandlede erhvervsdrivende.

13 Ikke desto mindre har retten anført, at Domstolen i den nævnte sag tog stilling til et forhold, der var forskelligt fra det, der nu skal vurderes.

14 Ifølge den forelæggende ret vedrørte denne sag mindstedriftsomkostningerne fastsat af overvågningscentret, et organ, der hovedsageligt er sammensat af repræsentanter fra de omhandlede erhvervsdrivende, hvorimod hovedsagen vedrører de af ministeriet for infrastruktur og transport fastsatte mindsteomkostninger. Dermed vurderer den, at de erfaringer, der kan høstes af dom af 4. september 2014, API m.fl. (C-184/13 – C-187/13, C-194/13, C-195/13 og C-208/13, EU:C:2014:2147), ikke kan overføres til den i hovedsagen omhandlede lovgivning.

15 På baggrund af de betragtninger, der er indeholdt i præmis 50-57 i dom af 4. september 2014, API m.fl. (C-184/13 – C-187/13, C-194/13, C-195/13 og C-208/13, EU:C:2014:2147), er den forelæggende ret i tvivl om, hvorvidt en sådan lovgivning er i strid med kravet om, at medlemsstaterne ikke må vedtage eller opretholde foranstaltninger, der, selv om disse er i form af love eller administrative bestemmelser, anses for at kunne skade den effektive virkning af de konkurrenceregler, der finder anvendelse på virksomheder.

16 På denne baggrund har Tribunale di Cagliari (retten i Cagliari, Italien) besluttet at udsætte sagen og forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

»1) Skal artikel 101 TEUF, sammenholdt med artikel 4, stk. 3, TEU, fortolkes således, at den er til hinder for en national bestemmelse såsom den i artikel 83a, stk. 10, i lovdekret nr. 112/2008 fastsatte for så vidt angår den del, hvor det foreskrives, at prisen for tjenesteydelser med vejtransport af varer for tredjemands regning ikke kan være lavere end de mindstedriftsomkostninger, som fastsættes af [ministeriet for infrastruktur og transport], således at fastsættelsen af vederlaget ikke overlades til parternes frie forhandling?

2) Har [ministeriet for infrastruktur og transport] – henset til sin karakter af offentlig myndighed – kompetencen til ved nationale bestemmelser at indføre restriktioner for konkurrencen inden for det indre marked for at forfølge målet om beskyttelse af færdselssikkerheden?«

Om de præjudicielle spørgsmål

17 Det følger af artikel 99 i Domstolens procesreglement, at såfremt et præjudicielt spørgsmål er identisk med et spørgsmål, Domstolen allerede har afgjort, såfremt besvarelsen af et sådant spørgsmål klart kan udledes af retspraksis, eller såfremt besvarelsen af det præjudicielle spørgsmål ikke giver anledning til nogen rimelig tvivl, kan Domstolen til enhver tid på forslag fra den refererende dommer og efter at have hørt generaladvokaten beslutte at træffe afgørelse ved begrundet kendelse.

18 Denne bestemmelse skal bringes i anvendelse i forbindelse med den foreliggende anmodning om præjudiciel afgørelse.

19 Med sine spørgsmål, der skal behandles samlet, ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om artikel 101 TEUF, sammenholdt med artikel 4, stk. 3, TEU, skal fortolkes således, at den er til hinder for en national bestemmelse som den i hovedsagen omhandlede, hvorefter prisen for tjenesteydelser med vejtransport af varer for tredjemands regning ikke kan være lavere end de mindstedriftsomkostninger, som fastsættes af en national myndighed.

20 Det bemærkes, således som det fremgår af Domstolens faste praksis, at selv om artikel 101 TEUF udelukkende vedrører virksomheders adfærd og ikke omfatter love eller administrative bestemmelser, som er fastsat af medlemsstaterne, forholder det sig ikke desto mindre således, at denne artikel, sammenholdt med artikel 4, stk. 3, TEU, som opstiller en samarbejdsforpligtelse mellem Den Europæiske Union og medlemsstaterne, pålægger medlemsstaterne ikke at indføre eller opretholde foranstaltninger, end ikke i form af love eller administrative bestemmelser, som kan ophæve den effektive virkning af de for virksomhederne gældende konkurrenceregler (dom af 4.9.2014, API m.fl., C-184/13 – C-187/13, C-194/13, C-195/13 og C-208/13, EU:C:2014:2147, præmis 28 og den deri nævnte retspraksis).

21 Der foreligger en tilsidesættelse af artikel 101 TEUF, sammenholdt med artikel 4, stk. 3, TEU, såfremt en medlemsstat enten foreskriver eller fremmer indgåelse af aftaler i strid med artikel 101 TEUF eller forstærker sådanne aftalers virkninger, eller såfremt den fratager de af medlemsstaten udstedte retsforskrifter deres statslige karakter ved at uddelegere ansvaret til at træffe beslutninger om økonomisk intervention til private erhvervsdrivende (dom af 4.9.2014, API m.fl., C-184/13 – C-187/13, C-194/13, C-195/13 og C-208/13, EU:C:2014:2147, præmis 29 og den deri nævnte praksis).

22 Det er i den foreliggende sag ubestridt, at mindstepriserne i henhold til artikel 83a i lovdekret nr. 112/2008 er fastsat af Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti efter høring af de mest repræsentative erhvervsorganisationer for transportører og for ordregivere.

23 Set i lyset af denne fremgangsmåde for fastsættelsen er det åbenbart, at medlemsstaten på ingen måde har frataget den af medlemsstaten udstedte retsforskrift sin statslige karakter ved at uddelegere ansvaret til at træffe beslutning om økonomisk intervention til private erhvervsdrivende.

24 En sådan konklusion kan ikke anfægtes ved den omstændighed, at mindstepriserne i henhold til artikel 83a i lovdekret nr. 112/2008 er fastsat efter høring af de mest repræsentative erhvervsorganisationer for transportører og for ordregivere (jf. i denne retning dom af 4.9.2014, API m.fl., C-184/13 – C-187/13, C-194/13, C-195/13 og C-208/13, EU:C:2014:2147, præmis 30 og den deri nævnte praksis).

25 Af samme grunde – og for så vidt angår fremgangsmåden for fastsættelsen af mindsteomkostningerne i henhold til artikel 83a i lovdekret nr. 112/2008 af ministeriet for infrastruktur og transport – kan en bestemmelse som den i hovedsagen omhandlede ikke føre til, at det fastslås, at der foreligger en aftale mellem virksomheder som anført i artikel 101 TEUF, som de offentlige myndigheder har foreskrevet eller fremmet, eller som de har forstærket virkningen af.

26 På dette punkt adskiller situationen i hovedsagen sig fra den situation, der blev vurderet i den sag, der gav anledning til dom af 4. september 2014, API m.fl. (C-184/13 – C-187/13, C-194/13, C-195/13 og C-208/13, EU:C:2014:2147), hvori Domstolen i præmis 41 fastslog, at overvågningscentret måtte anses for at være en sammenslutning af virksomheder som omhandlet i artikel 101 TEUF, når denne vedtager beslutninger, der fastsætter mindstedriftsomkostningerne for vejtransporten.

27 Derfor er det i det foreliggende tilfælde ikke nødvendigt at undersøge, hvorvidt en bestemmelse som den i hovedsagen omhandlede pålægger konkurrencebegrænsninger, som er nødvendige for at sikre gennemførelsen af lovlige formål.

28 Det følger af samtlige ovenstående betragtninger, at de forelagte spørgsmål skal besvares med, at artikel 101 TEUF, sammenholdt med artikel 4, stk. 3, TEU, skal fortolkes således, at den ikke er til hinder for en national bestemmelse som den i hovedsagen omhandlede, hvorefter prisen for tjenesteydelser med vejtransport af varer for tredjemands regning ikke kan være lavere end de mindstedriftsomkostninger, som fastsættes af en national myndighed.

Sagens omkostninger

29 Da sagens behandling i forhold til hovedsagens parter udgør et led i den sag, der verserer for den forlæggende ret, tilkommer det denne at træffe afgørelse om sagsomkostningerne.

På grundlag af disse præmisser kender Domstolen (Ottende Afdeling) for ret:

Artikel 101 TEUF, sammenholdt med artikel 4, stk. 3, TEU, skal fortolkes således, at den ikke er til hinder for en national bestemmelse som den i hovedsagen omhandlede, hvorefter prisen for tjenesteydelser med vejtransport af varer for tredjemands regning ikke kan være lavere end de mindstedriftsomkostninger, som fastsættes af en national myndighed.

Underskrifter