Συλλογή της Νομολογίας

ΔΙΑΤΑΞΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (όγδοο τμήμα)

της 21ης Ιουνίου 2016*

«Προδικαστική παραπομπή — Άρθρο 99 του Κανονισμού Διαδικασίας του Δικαστηρίου — Άρθρο 101 ΣΛΕΕ — Οδικές μεταφορές — Τιμή των υπηρεσιών οδικής εμπορευματικής μεταφοράς για λογαριασμό τρίτου, η οποία δεν δύναται να είναι κατώτερη του ελάχιστου κόστους εκμεταλλεύσεως — Ανταγωνισμός — Καθορισμός του κόστους από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών»

Στην υπόθεση C-121/16,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, την οποία υπέβαλε το Tribunale di Cagliari (πρωτοδικείο του Κάλιαρι, Ιταλία) με απόφαση της 28ης Οκτωβρίου 2015, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 29 Φεβρουαρίου 2016, στο πλαίσιο της δίκης

Salumificio Murru SpA

κατά

Autotrasporti di Marongiu Remigio,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (όγδοο τμήμα),

συγκείμενο από τους D. Šváby (εισηγητή), πρόεδρο τμήματος, J. Malenovský και M. Βηλαρά, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: M. Szpunar

γραμματέας: A. Calot Escobar

κατόπιν της απόφασης που έλαβε, αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα, να αποφανθεί με αιτιολογημένη διάταξη σύμφωνα με το άρθρο 99 του Κανονισμού Διαδικασίας του Δικαστηρίου,

εκδίδει την ακόλουθη

Διάταξη

1 Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία του άρθρου 101 ΣΛΕΕ, εξεταζομένου σε συνδυασμό προς το άρθρο 4, παράγραφος 3, ΣΕΕ.

2 Η εν λόγω αίτηση υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ της Salumificio Murru SpA και της Autotrasporti di Marongiu Remigio, σχετικά με την καταβολή ποσού το οποίο αντιστοιχεί στη διαφορά μεταξύ του ποσού που πράγματι καταβλήθηκε για διάφορες μεταφορές και του ποσού το οποίο οφείλεται σύμφωνα με εθνική νομοθεσία καθορίζουσα την τιμή των υπηρεσιών οδικής εμπορευματικής μεταφοράς για λογαριασμό τρίτου.

* Γλώσσα διαδικασίας: η ιταλική.

Το νομικό πλαίσιο

3 Ο νόμος 32 της 1ης Μαρτίου 2005, περί παροχής εξουσιοδοτήσεως στην Κυβέρνηση για την αναμόρφωση της νομοθεσίας περί της οδικής μεταφοράς προσώπων και εμπορευμάτων (*GURI* αριθ. 57, της 10ης Μαρτίου 2005, σ. 5), είχε ως σκοπό ιδίως την ελεγχόμενη ελευθέρωση και την αντικατάσταση του προηγούμενου συστήματος υποχρεωτικών κομίστρων με ανώτατο και κατώτατο όριο από σύστημα βασιζόμενο στην ελεύθερη διαπραγμάτευση των τιμών για τις υπηρεσίες οδικών εμπορευματικών μεταφορών.

4 Στο πλαίσιο της προβλεπόμενης στον νόμο 32 εξουσιοδοτήσεως, η Ιταλική Κυβέρνηση εξέδωσε διάφορα νομοθετικά διατάγματα, μεταξύ των οποίων το νομοθετικό διάταγμα 284 της 21ης Νοεμβρίου 2005 (τακτικό συμπλήρωμα στην *GURI* αριθ. 6, της 9ης Ιανουαρίου 2006), με το οποίο συστάθηκαν το Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica (Συμβούλιο οδικών μεταφορών και εφοδιαστικής, Ιταλία), θεσμικό όργανο με συμβουλευτικά καθήκοντα, και, ως όργανο του εν λόγω Συμβουλίου, το Osservatorio sulle attività di autotrasporto (Παρατηρητήριο οδικών μεταφορών, Ιταλία, στο εξής: Παρατηρητήριο), απαρτιζόμενο από δέκα μέλη τα οποία επιλέγονται από τον πρόεδρο του Συμβουλίου οδικών μεταφορών και υποστηρίξεως το οποίο, μεταξύ άλλων, εποπτεύει την τήρηση των διατάξεων περί ασφάλειας της κυκλοφορίας και περί κοινωνικής ασφαλίσεως και το οποίο προβαίνει στην επικαιροποίηση των ηθών και των συνηθειών που ισχύουν για τις προφορικώς συναπτόμενες συμβάσεις οδικής εμπορευματικής μεταφοράς.

5 Εν συνεχεία, το άρθρο 83bis του νομοθετικού διατάγματος 112, της 25ης Ιουνίου 2008 (στο εξής: νομοθετικό διάταγμα 112/2008), περιόρισε την έκταση της ελευθερώσεως των κομίστρων που είχε θεσπισθεί με το νομοθετικό διάταγμα 286, της 21ης Νοεμβρίου 2005, ορίζοντας, όσον αφορά τις προφορικώς συναπτόμενες συμβάσεις, ότι η οφειλόμενη από τον εντολέα αμοιβή δεν μπορεί να υπολείπεται του ελάχιστου κόστους εκμεταλλεύσεως του οποίου ο καθορισμός ανατέθηκε στο Παρατηρητήριο, το δε ελάχιστο κόστος εκμεταλλεύσεως περιλαμβάνει το μέσο κόστος καυσίμου ανά διανυθέν χιλιόμετρο, για κάθε τύπο οχήματος, το οποίο καθορίζεται σε μηνιαία βάση, και το εκατοστιαίο ποσοστό του κόστους εκμεταλλεύσεως επιχειρήσεως οδικών μεταφορών για λογαριασμό τρίτου, το οποίο αντιπροσωπεύει το κόστος του καυσίμου, καθοριζόμενο σε εξαμηνιαία βάση.

6 Το άρθρο 83bis, παράγραφος 10, του νομοθετικού διατάγματος 112/2008 όριζε ότι, «[μ]έχρις ότου εκδοθούν οι προβλεπόμενες στις παραγράφους 1 και 2 αποφάσεις [οι οποίες ρύθμιζαν τη δραστηριότητα του Παρατηρητηρίου], το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών καθορίζει, για κάθε τύπο οχήματος και αναλόγως των διανυθεισών χιλιομετρικών αποστάσεων, τους δείκτες κόστους καυσίμου ανά χιλιόμετρο και τη σχετική επίπτωση βάσει των στοιχείων που διαθέτει και των στοιχείων που συλλέγει ανά μήνα το Υπουργείο Οικονομικής Αναπτύξεως σχετικά με τη μέση τιμή του πετρελαίου κινήσεως, κατόπιν ακροάσεως των αντιπροσωπευτικότερων ενώσεων μεταφορέων του κλάδου και των εντολέων».

7 Το άρθρο 83bis, παράγραφος 11, όριζε τα εξής ότι «[ο]ι διατάξεις των παραγράφων 3 και 10 του παρόντος άρθρου έχουν εφαρμογή στις διακυμάνσεις του κόστους του πετρελαίου κινήσεως που παρατηρούνται από την 1η Ιανουαρίου 2009 ή από την τελευταία προσαρμογή που πραγματοποιήθηκε μετά τη συγκεκριμένη ημερομηνία».

8 Συνακολούθως, το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών δημοσίευε σε μηνιαία βάση τα δεδομένα σχετικά με τη μέση τιμή του πετρελαίου κινήσεως, από τον Ιούνιο του 2009 έως τη δημοσίευση, στις 2 Νοεμβρίου 2011, των πινάκων που κατήρτισε το Παρατηρητήριο, το οποίο συγκροτήθηκε τον Ιούλιο του 2010.

9 Το άρθρο 1, παράγραφος 248, του νόμου 190/2014, το οποίο τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 2015, τροποποίησε το άρθρο 83bis του νομοθετικού διατάγματος 112/2008, ώστε ο καθορισμός της αμοιβής να αποτελεί, εφεξής, προϊόν της ελεύθερης βουλήσεως των μερών. Εντούτοις, το άρθρο αυτό, όπως τροποποιήθηκε με τον νόμο 190/2014, δεν εφαρμόζεται, ratione temporis, στη διαφορά της κύριας δίκης.

Η διαφορά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

10 Η Salumificio Murru διατάχθηκε να καταβάλει ποσό ύψους 37 136,27 ευρώ, πλέον τόκων υπερημερίας, εξόδων και αμοιβών, στην επιχείρηση Autotrasporti di Marongiu Remigio, ως αντίτιμο για μεταφορές πραγματοποιηθείσες από την εν λόγω επιχείρηση δυνάμει προφορικής συμφωνίας που είχαν συνάψει οι δύο εταιρίες, ποσόν το οποίο, κατά βάση, αντιστοιχεί στη διαφορά μεταξύ των ποσών που είχαν καταβληθεί και των ποσών που οφείλονταν βάσει του άρθρου 83bis, παράγραφοι 6 έως 9, του νομοθετικού διατάγματος 112/2008.

11 Η Salumificio Murru άσκησε ανακοπή κατά της διατάξεως αυτής, προβάλλοντας, μεταξύ άλλων, ότι ήταν αντισυνταγματική και ότι αντέβαινε στο δίκαιο της Ένωσης. Η Autotrasporti di Marongiu Remigio ζήτησε την απόρριψη της ανακοπής.

12 Στο πλαίσιο αυτό, το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει ότι, με την απόφαση της 4ης Σεπτεμβρίου 2014, API κ.λπ. (C-184/13 έως C-187/13, C-194/13, C-195/13 και C-208/13, EU:C:2014:2147), το Δικαστήριο έκρινε ότι το άρθρο 101 ΣΛΕΕ, εξεταζόμενο σε συνδυασμό προς το άρθρο 4, παράγραφος 3, ΣΕΕ, έχει την έννοια ότι αντιτίθεται σε εθνική νομοθεσία όπως η επίμαχη στην υπόθεση εκείνη, δυνάμει της οποίας η τιμή των υπηρεσιών οδικής εμπορευματικής μεταφοράς για λογαριασμό τρίτου δεν μπορεί να υπολείπεται του ελάχιστου κόστους εκμεταλλεύσεως, το οποίο καθορίζεται από οργανισμό συγκροτούμενο κυρίως από εκπροσώπους των ενδιαφερομένων επιχειρηματιών.

13 Εντούτοις, επισημαίνει ότι στην υπόθεση εκείνη το Δικαστήριο επιλήφθηκε διαφορετικής περιπτώσεως από αυτήν την οποία αφορά η παρούσα αίτηση προδικαστικής αποφάσεως.

14 Κατά το αιτούν δικαστήριο, σε εκείνη την υπόθεση, επρόκειτο για το ελάχιστο κόστος εκμεταλλεύσεως το οποίο οριζόταν από το Παρατηρητήριο, όργανο απαρτιζόμενο κυρίως από εκπροσώπους των ενδιαφερομένων επιχειρηματιών, ενώ, στην υπόθεση της κύριας δίκης, πρόκειται για ελάχιστο κόστος καθοριζόμενο από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών. Κατά συνέπεια, το αιτούν δικαστήριο εκτιμά ότι το σκεπτικό της αποφάσεως της 4ης Σεπτεμβρίου 2014, API κ.λπ. (C-184/13 έως C-187/13, C-194/13, C-195/13 και C-208/13, EU:C:2014:2147), δεν μπορεί να εφαρμοστεί επί της επίμαχης στην υπόθεση της κύριας δίκης νομοθεσίας.

15 Πάντως, λαμβανομένων υπόψη των σκέψεων 50 έως 57 της αποφάσεως της 4ης Σεπτεμβρίου 2014, API κ.λπ. (C-184/13 έως C-187/13, C-194/13, C-195/13 και C-208/13, EU:C:2014:2147), το αιτούν δικαστήριο διερωτάται εάν τέτοιου είδους νομοθεσία είναι αντίθετη προς την υποχρέωση των κρατών μελών να μη λαμβάνουν ή να μη διατηρούν σε ισχύ μέτρα, ακόμα και νομοθετικής ή κανονιστικής φύσεως, ικανά να διακυβεύσουν την πρακτική αποτελεσματικότητα των εφαρμοστέων στις επιχειρήσεις κανόνων ανταγωνισμού.

16 Υπό τις περιστάσεις αυτές, το Tribunale di Cagliari (πρωτοδικείο του Κάλιαρι, Ιταλία) αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1. Έχει το άρθρο 101 ΣΛΕΕ, εξεταζόμενο σε συνδυασμό προς το άρθρο 4, παράγραφος 3, ΣΕΕ, την έννοια ότι αντιτίθεται σε εθνική νομοθεσία, όπως το άρθρο 83bis, παράγραφος 10, του νομοθετικού διατάγματος 112/2008, καθόσον η τιμή των υπηρεσιών οδικής εμπορευματικής

μεταφοράς για λογαριασμό τρίτου δεν μπορεί να υπολείπεται του ελάχιστου κόστους εκμεταλλεύσεως, το οποίο καθορίζεται από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και δεν επαφίεται στην ελεύθερη βούληση συμβαλλομένων;

2. Λαμβανομένου υπόψη του στοιχείου ότι το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών είναι δημόσια αρχή, μπορεί η εφαρμογή των κανόνων περί ανταγωνισμού στην εσωτερική αγορά να περιοριστεί από την εθνική νομοθεσία προκειμένου να επιτευχθεί ο σκοπός της προστασίας της οδικής ασφάλειας;»

Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

17 Βάσει του άρθρου 99 του Κανονισμού Διαδικασίας, όταν ερώτημα που υποβάλλεται με αίτηση προδικαστικής αποφάσεως είναι ταυτόσημο με ερώτημα επί του οποίου το Δικαστήριο έχει ήδη αποφανθεί, όταν η απάντηση σε τέτοιο ερώτημα μπορεί να συναχθεί σαφώς από τη νομολογία ή όταν δεν υπάρχει καμία εύλογη αμφιβολία ως προς την απάντηση που προσήκει στο υποβληθέν με αίτηση προδικαστικής αποφάσεως ερώτημα, το Δικαστήριο, κατόπιν προτάσεως του εισηγητή δικαστή και αφού ακούσει τον γενικό εισαγγελέα, μπορεί οποτεδήποτε να αποφανθεί με αιτιολογημένη διάταξη.

18 Η διάταξη αυτή πρέπει να εφαρμοστεί στο πλαίσιο της παρούσας προδικαστικής παραπομπής.

19 Με τα ερωτήματά του, τα οποία πρέπει να εξεταστούν από κοινού, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί, εάν το άρθρο 101 ΣΛΕΕ, εξεταζόμενο σε συνδυασμό προς το άρθρο 4, παράγραφος 3, ΣΕΕ, έχει την έννοια ότι αντιτίθεται σε εθνική νομοθεσία, όπως η επίμαχη στις υποθέσεις της κύριας δίκης, βάσει της οποίας η τιμή των υπηρεσιών οδικής εμπορευματικής μεταφοράς για λογαριασμό τρίτου δεν μπορεί να υπολείπεται του ελάχιστου κόστους εκμεταλλεύσεως, το οποίο καθορίζεται από εθνική διοικητική αρχή.

20 Υπενθυμίζεται ότι, όπως προκύπτει από πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, μολονότι είναι αληθές ότι το άρθρο 101 ΣΛΕΕ αφορά αποκλειστικώς τη συμπεριφορά των επιχειρήσεων και όχι τα θεσπιζόμενα από τα κράτη μέλη νομοθετικά ή κανονιστικά μέτρα, εντούτοις το άρθρο αυτό, σε συνδυασμό προς το άρθρο 4, παράγραφος 3, ΣΕΕ, το οποίο θεσπίζει καθήκον συνεργασίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των κρατών μελών, επιβάλλει στα κράτη μέλη την υποχρέωση να μη θεσπίζουν ή να μη διατηρούν σε ισχύ μέτρα, ακόμα και νομοθετικής ή κανονιστικής φύσεως, ικανά να εξουδετερώσουν την πρακτική αποτελεσματικότητα των εφαρμοστέων στις επιχειρήσεις κανόνων ανταγωνισμού (βλ. απόφαση της 4ης Σεπτεμβρίου 2014, API κ.λπ., C-184/13 έως C-187/13, C-194/13, C-195/13 και C-208/13, EU:C:2014:2147, σκέψη 28 καθώς και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

21 Υφίσταται παράβαση του άρθρου 101 ΣΛΕΕ, εξεταζόμενου σε συνδυασμό προς το άρθρο 4, παράγραφος 3, ΣΕΕ, οσάκις κράτος μέλος είτε επιβάλλει ή ευνοεί τη σύσταση συμπράξεων αντίθετων προς το άρθρο 101 ΣΛΕΕ ή ενισχύει τα αποτελέσματά τους, είτε αφαιρεί από τη δική του κανονιστική ρύθμιση τον κρατικό της χαρακτήρα, μεταθέτοντας σε ιδιώτες την ευθύνη λήψεως των αποφάσεων παρεμβάσεως σε οικονομικά θέματα (βλ. απόφαση της 4ης Σεπτεμβρίου 2014, API κ.λπ., C-184/13 έως C-187/13, C-194/13, C-195/13 και C-208/13, EU:C:2014:2147, σκέψη 29 καθώς και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

22 Εν προκειμένω, είναι σαφές ότι το ελάχιστο κόστος το οποίο προβλέπεται στο άρθρο 83Α του νομοθετικού διατάγματος 112/2008 καθορίζεται από το ίδιο το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, κατόπιν ακροάσεως των αντιπροσωπευτικότερων ενώσεων μεταφορέων του κλάδου και των εντολέων.

23 Λαμβανομένου υπόψη του ως άνω τρόπου καθορισμού, είναι πρόδηλο ότι το εν λόγω κράτος μέλος ουδόλως αφαίρεσε από τη νομοθεσία που θέσπισε τον κρατικό της χαρακτήρα, μεταθέτοντας σε επιχειρηματίες την ευθύνη λήψεως αποφάσεων παρεμβάσεως σε οικονομικά θέματα.

24 Αυτό το συμπέρασμα δεν αναιρείται από το γεγονός ότι το ελάχιστο κόστος το οποίο προβλέπεται στο άρθρο 83bis του νομοθετικού διατάγματος 112/2008 καθορίζεται κατόπιν ακροάσεως των αντιπροσωπευτικότερων ενώσεων μεταφορέων του κλάδου και των εντολέων (βλ., υπ' αυτήν την έννοια, απόφαση της 4ης Σεπτεμβρίου 2014, API κ.λπ., C-184/13 έως C-187/13, C-194/13, C-195/13 και C-208/13, EU:C:2014:2147, σκέψη 30 καθώς και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

25 Για τους ίδιους λόγους, οι οποίοι αφορούν τον τρόπο καθορισμού από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών του ελάχιστου κόστους το οποίο προβλέπεται στο άρθρο 83bis του νομοθετικού διατάγματος 112/2008, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι βάσει νομοθεσίας όπως η επίμαχη στην υπόθεση της κύριας δίκης υφίσταται σύμπραξη μεταξύ επιχειρήσεων, κατά την έννοια του άρθρου 101 ΣΛΕΕ, την οποία οι δημόσιες αρχές επέβαλαν ή ευνόησαν ή της οποίας τα αποτελέσματα ενίσχυσαν.

26 Υπ' αυτήν την έννοια, τα πραγματικά περιστατικά της υποθέσεως της κύριας δίκης διαφέρουν από εκείνα της υποθέσεως επί της οποίας εκδόθηκε η απόφαση της 4ης Σεπτεμβρίου 2014, API κ.λπ. (C-184/13 έως C-187/13, C-194/13, C-195/13 και C-208/13, EU:C:2014:2147), στη σκέψη 41 της οποίας το Δικαστήριο έκρινε ότι το Παρατηρητήριο έπρεπε να εκλαμβάνεται ως ένωση επιχειρήσεων κατά την έννοια του άρθρου 101 ΣΛΕΕ, οσάκις λαμβάνει αποφάσεις περί καθορισμού του ελάχιστου κόστους εκμεταλλεύσεως για τις οδικές μεταφορές.

27 Ως εκ τούτου, στην προκειμένη περίπτωση, παρέλκει η εξέταση του ζητήματος εάν νομοθεσία όπως η επίμαχη στην υπόθεση της κύριας δίκης επιβάλλει περιορισμούς στον ανταγωνισμό οι οποίοι είναι πράγματι αναγκαίοι για την επίτευξη θεμιτών σκοπών.

28 Από το σύνολο των ανωτέρω σκέψεων προκύπτει ότι στα υποβληθέντα ερωτήματα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 101 ΣΛΕΕ, εξεταζόμενο σε συνδυασμό προς το άρθρο 4, παράγραφος 3, ΣΕΕ, έχει την έννοια ότι δεν αντιτίθεται σε εθνική νομοθεσία, όπως η επίμαχη στην υπόθεση της κύριας δίκης, βάσει της οποίας η τιμή των υπηρεσιών οδικής εμπορευματικής μεταφοράς για λογαριασμό τρίτου δεν μπορεί να υπολείπεται του ελάχιστου κόστους εκμεταλλεύσεως, το οποίο καθορίζεται από εθνική διοικητική αρχή.

Επί των δικαστικών εξόδων

29 Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου, σε αυτό απόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (όγδοο τμήμα) αποφαίνεται:

Το άρθρο 101 ΣΛΕΕ, εξεταζόμενο σε συνδυασμό προς το άρθρο 4, παράγραφος 3, ΣΕΕ, έχει την έννοια ότι δεν αντιτίθεται σε εθνική νομοθεσία, όπως η επίμαχη στην υπόθεση της κύριας δίκης, βάσει της οποίας η τιμή των υπηρεσιών οδικής εμπορευματικής μεταφοράς για λογαριασμό τρίτου δεν μπορεί να υπολείπεται του ελάχιστου κόστους εκμεταλλεύσεως, το οποίο καθορίζεται από εθνική διοικητική αρχή.

(υπογραφές)