Recopilación de la Jurisprudencia

AUTO DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Octava)

de 21 de junio de 2016*

«Procedimiento prejudicial — Artículo 99 del Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Justicia — Artículo 101 TFUE — Transporte por carretera — Precio de los servicios de transporte de mercancías por carretera por cuenta ajena que no puede ser inferior a los costes mínimos de explotación — Competencia — Fijación de los costes por el Ministerio de Infraestructuras y Transportes»

En el asunto C-121/16,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Tribunale di Cagliari (Tribunal de Cagliari, Italia), mediante resolución de 28 de octubre de 2015, recibida en el Tribunal de Justicia el 29 de febrero de 2016, en el procedimiento entre

Salumificio Murru SpA

y

Autotrasporti di Marongiu Remigio,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Octava),

integrado por el Sr. D. Šváby (Ponente), Presidente de Sala, y los Sres. J. Malenovský y M. Vilaras, Jueces;

Abogado General: Sr. M. Szpunar;

Secretario: Sr. A. Calot Escobar;

vista la decisión adoptada por el Tribunal de Justicia, tras oír al Abogado General, de resolver mediante auto motivado, conforme al artículo 99 del Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Justicia;

dicta el siguiente

Auto

1 La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación del artículo 101 TFUE, en relación con el artículo 4 TUE, apartado 3.

* Lengua de procedimiento: italiano.

2 Esta petición se ha presentado en el contexto de un litigio entre Salumificio Murru SpA y Autotrasporti di Marongiu Remigio relativo al pago de una suma correspondiente a la diferencia entre el importe ya abonado por diversas operaciones de transporte y el importe adeudado con arreglo a una normativa nacional que fija el precio de los servicios de transporte de mercancías por carretera por cuenta ajena.

Marco jurídico

3 La Ley n.º 32, de 1 de marzo de 2005, por la que se delega en el Gobierno la reforma de la normativa sobre transporte por carretera de personas y de mercancías (GURI n.º 57, de 10 de marzo de 2005, p. 5), tiene por objeto, en particular, introducir una liberalización controlada y reemplazar el anterior sistema de tarifas obligatorias de cuantía variable por un sistema basado en la libre negociación de los precios para los servicios de transporte por carretera.

4 En el marco de la delegación prevista por la Ley n.º 32, de 1 de marzo de 2005, el Gobierno italiano promulgó diversos decretos legislativos, entre ellos el Decreto Legislativo n.º 284, de 21 de noviembre de 2005 (suplemento ordinario de la GURI n.º 6, de 9 de enero de 2006), que instituyó la Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica (Órgano consultivo en materia de transporte por carretera y logística, Italia), entidad a la que se atribuyeron funciones de asesoramiento, en la que se integró el Osservatorio sulle attività di autotrasporto (Observatorio de las actividades de transporte por carretera, Italia; en lo sucesivo, «Observatorio»), compuesto por diez miembros designados por el presidente del Órgano consultivo en materia de transporte por carretera y logística, cuyo cometido consiste, en particular, en supervisar el cumplimiento de la normativa en materia de seguridad vial y social y en actualizar los usos y costumbres aplicables a los contratos verbales de transporte de mercancías por carretera.

5 Posteriormente, el artículo 83 *bis* del Decreto-ley n.º 112, de 25 de junio de 2008 (en lo sucesivo, «Decreto-ley n.º 112/2008»), limitó el alcance de la liberalización de las tarifas introducida por el Decreto Legislativo n.º 286, de 21 de noviembre de 2005, al establecer que, en el caso de los contratos verbales, la contraprestación del mandante no podía ser inferior a los costes mínimos de explotación, cuya fijación se confió al Observatorio y que incluyen el coste medio del carburante por kilómetro recorrido, calculado en función del tipo de vehículo con cadencia mensual, y la parte porcentual de los costes de explotación de la empresa de transporte por carretera por cuenta ajena representada por los costes de carburante, calculados semestralmente.

6 El artículo 83 *bis*, apartado 10, del Decreto-ley n.º 112/2008 establecía que: «mientras no se disponga de los datos mencionados en los apartados 1 y 2 [que regulaban la actividad del Observatorio], el Ministerio de Infraestructuras y Transportes fijará, en función de los distintos tipos de vehículo y de los kilómetros recorridos, los índices del coste del carburante por kilómetro y su incidencia, de conformidad con los datos que tenga a su disposición y con los datos facilitados mensualmente por el Ministerio de Desarrollo Económico sobre el precio medio del gasóleo de automoción, una vez oídas las asociaciones empresariales de transportistas y de empresarios más representativas».

7 De conformidad con el apartado 11 del artículo 83 *bis*, «lo dispuesto en los apartados 3 y 10 del presente artículo se aplicará a las variaciones del coste del gasóleo a partir del 1 de enero de 2009 o de la última adaptación que se lleve a cabo con posterioridad a dicha fecha».

8 En consecuencia, desde junio de 2009, el Ministerio de Infraestructuras y Transportes publicó mensualmente los datos relativos al coste medio del carburante, hasta el 2 de noviembre de 2011, fecha en la que se publicaron las tablas elaboradas por el Observatorio, constituido en julio de 2010.

9 El artículo 1, apartado 248, de la Ley n.º 190/2014, que entró en vigor el 1 de enero de 2015, modificó el artículo 83 *bis* del Decreto-ley n.º 112/2008, sometiendo a la autonomía de las partes la determinación de la contraprestación debida. No obstante, este artículo, en su versión modificada por la Ley n.º 190/2014, no es aplicable *ratione temporis* al litigio principal.

Litigio principal y cuestiones prejudiciales

10 Salumificio Murru fue requerido a efectos de que abonara la cantidad de 37 136,27 euros, más los intereses de demora y las costas y los honorarios, a la empresa Autotrasporti di Marongiu Remigio para liquidar el precio de los servicios de transporte prestados por esta última en virtud de un contrato verbal concluido entre ambas, cantidad que correspondía, concretamente, a la diferencia entre lo pagado y lo adeudado con arreglo al artículo 83 *bis*, apartados 6 a 9, del Decreto-ley n.º 112/2008.

11 Salumificio Murru interpuso un recurso contra dicho requerimiento, alegando, en particular, que la citada disposición era inconstitucional y contraria al Derecho de la Unión. Autotrasporti di Marongiu Remigio solicitó la desestimación del recurso.

12 En este contexto, el órgano jurisdiccional remitente señala que, en la sentencia de 4 de septiembre de 2014, API y otros (C-184/13 a C-187/13, C-194/13, C-195/13 y C-208/13, EU:C:2014:2147), el Tribunal de Justicia declaró que el artículo 101 TFUE, en relación con el artículo 4 TUE, apartado 3, debe interpretarse en el sentido de que se opone a una norma nacional, como la controvertida en el procedimiento principal, en cuya virtud el precio de los servicios de transporte de mercancías por carretera por cuenta ajena no puede ser inferior a unos costes mínimos de explotación, fijados por un organismo compuesto principalmente por representantes de los operadores económicos interesados.

13 No obstante, dicho órgano jurisdiccional observa que la situación examinada por el Tribunal de Justicia en dicha sentencia era distinta de la que es objeto del presente litigio.

14 Según el órgano jurisdiccional remitente, en dicho asunto eran objeto de controversia los costes mínimos de explotación fijados por el Observatorio, un organismo compuesto principalmente por los operadores económicos interesados, mientras que, en el litigio principal, el objeto de la controversia está constituido por los costes mínimos fijados por el Ministerio de Infraestructuras y Transportes. Por consiguiente, estima que las conclusiones alcanzadas en la sentencia de 4 de septiembre de 2014, API y otros (C-184/13 a C-187/13, C-194/13, C-195/13 y C-208/13, EU:C:2014:2147) no se pueden aplicar a la normativa controvertida en el litigio principal.

15 Sin embargo, a la luz de las consideraciones expuestas en los apartados 50 a 57 de la sentencia de 4 de septiembre de 2014, API y otros (C-184/13 a C-187/13, C-194/13, C-195/13 y C-208/13, EU:C:2014:2147), el órgano jurisdiccional remitente se pregunta si tal normativa no es contraria a la obligación impuesta a los Estados miembros de no adoptar ni mantener en vigor medidas, ni siquiera legales o reglamentarias, que puedan anular el efecto útil de las normas sobre la competencia aplicables a las empresas.

16 En tales circunstancias, el Tribunale di Cagliari (Tribunal de Cagliari, Italia) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:

«1) ¿Debe interpretarse el artículo 101 TFUE, en relación con el artículo 4 TUE, apartado 3, en el sentido de que se opone a una norma nacional, como el artículo 83 *bis*, apartado 10, del Decreto-ley n.º 112/2008, en la medida en que establece que el precio de los servicios de transporte de mercancías por carretera por cuenta ajena no puede ser inferior a los costes mínimos de explotación fijados por el Ministerio de Infraestructuras y Transportes y no permite que sean las partes contractuales quienes lo determinen libremente?

2) Teniendo en cuenta la condición de autoridad pública del Ministerio de Infraestructuras y Transportes, ¿puede restringir la legislación nacional las normas de competencia del mercado interior con el objetivo de proteger la seguridad vial?»

Sobre las cuestiones prejudiciales

17 En virtud del artículo 99 del Reglamento de Procedimiento, cuando una cuestión prejudicial sea idéntica a otra sobre la que el Tribunal de Justicia ya haya resuelto, cuando la respuesta a tal cuestión pueda deducirse claramente de la jurisprudencia o cuando la respuesta a la cuestión prejudicial no suscite ninguna duda razonable, el Tribunal de Justicia podrá decidir en cualquier momento, a propuesta del Juez Ponente y tras oír al Abogado General, resolver mediante auto motivado.

18 En la presente remisión prejudicial procede aplicar dicha disposición.

19 Mediante las cuestiones prejudiciales planteadas, que se han de examinar conjuntamente, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el artículo 101 TFUE, en relación con el artículo 4 TUE, apartado 3, debe interpretarse en el sentido de que se opone a una norma nacional, como la que es objeto del litigio principal, en virtud de la cual el precio de los servicios de transporte de mercancías por carretera por cuenta ajena no puede ser inferior a los costes mínimos de explotación fijados por una Administración nacional.

20 Como se desprende de una jurisprudencia reiterada del Tribunal de Justicia, si bien es cierto que el artículo 101 TFUE se refiere únicamente al comportamiento de las empresas y no a medidas legales o reglamentarias de los Estados miembros, no es menos cierto que dicho artículo, en relación con el artículo 4 TUE, apartado 3, que establece un deber de cooperación entre la Unión Europea y los Estados miembros, obliga a éstos a no adoptar ni mantener en vigor medidas, ni siquiera legales o reglamentarias, que puedan anular el efecto útil de las normas sobre la competencia aplicables a las empresas (sentencia de 4 de septiembre de 2014, API y otros, C-184/13 a C-187/13, C-194/13, C-195/13 y C-208/13, EU:C:2014:2147, apartado 28 y jurisprudencia citada).

21 Se infringe el artículo 101 TFUE, en relación con el artículo 4 TUE, apartado 3, cuando un Estado miembro impone o favorece prácticas colusorias contrarias al artículo 101 TFUE o bien refuerza los efectos de tales prácticas colusorias, o bien retira el carácter estatal a su propia normativa, delegando en operadores privados la responsabilidad de tomar decisiones de intervención en materia económica (sentencia de 4 de septiembre de 2014, API y otros, C-184/13 a C-187/13, C-194/13, C-195/13 y C-208/13, EU:C:2014:2147, apartado 29 y jurisprudencia citada).

22 En el presente asunto, no se discute que los costes mínimos contemplados en el artículo 83 *bis* del Decreto-ley n.º 112/2008 sean fijados por el propio Ministerio de Infraestructuras y Transportes, una vez oídas las asociaciones empresariales de transportistas y de empresarios más representativas.

23 Teniendo en cuenta estas modalidades de fijación de los costes, resulta manifiesto que el Estado miembro no retiró el carácter estatal a su propia normativa, delegando en operadores privados la responsabilidad de tomar decisiones de intervención en materia económica.

24 Tal conclusión no es cuestionada por el hecho de que los costes mínimos contemplados en el artículo 83 *bis* del Decreto-ley n.º 112/2008 se fijen una vez oídas las asociaciones empresariales de transportistas y de empresarios más representativas (véase, en este sentido, la sentencia de 4 de septiembre de 2014, API y otros, C-184/13 a C-187/13, C-194/13, C-195/13 y C-208/13, EU:C:2014:2147, apartado 30 y jurisprudencia citada).

25 Por motivos idénticos a los esgrimidos en relación con las modalidades de fijación de los costes mínimos contemplados en el artículo 83 *bis* del Decreto-ley n.º 112/2008 por parte del Ministerio de Infraestructuras y Transportes, no cabe considerar que una normativa como la que es objeto del litigio principal permita concluir que existe una práctica colusoria entre empresas, en el sentido del artículo 101 TFUE, que los poderes públicos hayan impuesto o favorecido o cuyos efectos hayan reforzado.

26 En este sentido, la situación objeto del litigo principal se distingue de la examinada en el asunto que dio lugar a la sentencia de 4 de septiembre de 2014, API y otros (C-184/13 a C-187/13, C-194/13, C-195/13 y C-208/13, EU:C:2014:2147), en la cual el Tribunal de Justicia declaró, en el apartado 41, que el Observatorio debía considerarse una asociación de empresas en el sentido del artículo 101 TFUE cuando adopta decisiones que fijan los costes mínimos de explotación para el transporte por carretera.

27 Por consiguiente, en el caso de autos no procede examinar si una normativa como la que es objeto del litigio principal impone restricciones de la competencia efectivamente necesarias para garantizar la consecución de objetivos legítimos.

28 Habida cuenta de las consideraciones anteriormente expuestas, procede responder a la cuestión planteada que el artículo 101 TFUE, en relación con el artículo 4 TUE, apartado 3, debe interpretarse en el sentido de que no se opone a una norma nacional, como la que es objeto del litigio principal, en virtud de la cual el precio de los servicios de transporte de mercancías por carretera por cuenta ajena no puede ser inferior a los costes mínimos de explotación fijados por una Administración nacional.

Costas

29 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 Octava) declara:

El artículo 101 TFUE, en relación con el artículo 4 TUE, apartado 3, debe interpretarse en el sentido de que no se opone a una norma nacional, como la que es objeto del litigio principal, en virtud de la cual el precio de los servicios de transporte de mercancías por carretera por cuenta ajena no puede ser inferior a los costes mínimos de explotación fijados por una Administración nacional.

Firmas