A BÍRÓSÁG VÉGZÉSE (nyolcadik tanács)

2016. június 21.*

„Előzetes döntéshozatal — A Bíróság eljárási szabályzatának 99. cikke — EUMSZ 101. cikk — Közúti fuvarozás — Harmadik személyek számára végzett közúti árufuvarozás díja, amely nem lehet alacsonyabb a minimális üzemeltetési költségeknél — Verseny — A költségeknek az infrastrukturális és közlekedési minisztérium által történő meghatározása”

A C-121/16. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a Tribunale di Cagliari (cagliari bíróság, Olaszország) a Bírósághoz 2016. február 29-én érkezett, 2015. október 28-i határozatával terjesztett elő az előtte

a **Salumificio Murru SpA**

és

az **Autotrasporti di Marongiu Remigio** között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (nyolcadik tanács),

tagjai: D. Šváby (előadó) tanácselnök, J. Malenovský és M. Vilaras bírák,

főtanácsnok: M. Szpunar,

hivatalvezető: A. Calot Escobar,

tekintettel a főtanácsnok meghallgatását követően hozott határozatra, miszerint az ügy elbírálására a Bíróság eljárási szabályzata 99. cikkének megfelelően, indokolt végzéssel kerül sor,

meghozta a következő

Végzést

1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem az EUMSZ 101. cikk értelmezésére irányul, az EUSZ 4. cikkének (3) bekezdésével összefüggésben.

2 E kérelmet a Salumificio Murru SpA és az Autotrasporti di Marongiu Remigio között a különféle fuvarozási ügyletek címén ténylegesen megfizetett összeg és a harmadik személyek részére végzett közúti árufuvarozási szolgáltatások árát rögzítő nemzeti szabályozás szerint fizetendő összeg közötti különbözetnek megfelelő összeg megfizetése tárgyában folyó peres eljárásban terjesztették elő.

* Az eljárás nyelve: olasz.

Jogi háttér

3 A közúti személy- és árufuvarozásra vonatkozó szabályozás megreformálása érdekében a kormány részére adott felhatalmazásról szóló, 2005. március 1-jei 32. sz. törvény (a GURI 2005. március 10-i, 57. száma, 5. o.) többek között arra irányul, hogy egy szabályozott liberalizációt vezessen be, és felváltsa a korábbi, kötelező sávos díjrendszert a közúti fuvarozási szolgáltatás árának szabad megállapodáson alapuló rendszerével.

4 A 2005. március 1-jei 32. sz. törvényben említett felhatalmazás alapján az olasz kormány több törvényerejű rendeletet fogadott el, köztük a tanácsadással megbízott Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica elnevezésű intézményt (a közúti fuvarozás és a logisztika terén illetékes tanács, Olaszország), valamint az annak részét képező, az utóbbi tanács elnöke által választott tíz tagból álló Osservatorio sulle attività di autotrasporto nevű szervet (közúti fuvarozási obszervatórium, Olaszország, a továbbiakan: Osservatorio) felállító, 2005. november 21-i 284. sz. törvényerejű rendeletet (a GURI 2006. január 9-i, 6. száma, rendes melléklet), amely többek között a közúti közlekedés biztonságára és a szociális biztonságra vonatkozó rendelkezések betartása ellenőrzésének feladatát látja el, és naprakésszé teszi a közúti árufuvarozásra vonatkozó, szóban megkötött szerződésekre alkalmazandó szokásjogot.

5 Ezt követően a 2008. június 25-i 112. sz. rendelettörvény (a továbbiakban: 112/2008. sz. rendelettörvény) 83a. cikke leszűkítette a 2005. november 21-i 286. sz. törvényerejű rendelet által bevezetett díjszabási liberalizáció hatályát, a szóban kötött szerződések vonatkozásában előírva, hogy a megrendelő által fizetendő díj nem lehet kevesebb, mint a minimális üzemeltetési költségek, amelyek meghatározása az Osservatorio feladata, és amelyek a következőket foglalják magukban: az üzemanyag átlagköltsége megtett kilométerenként a különböző járműtípusok tekintetében, havi rendszerességgel megállapítva, valamint a harmadik személyek számára közúti fuvarozást végző vállalkozás üzemeltetési költségének az üzemanyagköltségnek megfelelő, százalékos arányban kifejezett része, hat hónaponként megállapítva.

6 A 112/2008. sz. rendelettörvény 83a. cikkének (10) bekezdése kimondta, hogy: „[m]indaddig, amíg nem állnak rendelkezésre az (1) és (2) bekezdésben foglalt meghatározások, [amelyek az Osservatorio tevékenységét szabályozták], az infrastrukturális és közlekedési minisztérium dolgozza ki a különböző gépjármű-kategóriákra az üzemanyag megtett távolság szerinti átlagköltségére, valamint a vonatkozó hatásokra vonatkozó mutatókat a rendelkezésére álló adatok és a gazdasági fejlesztési minisztérium által a közúti közlekedésben alkalmazott gázolaj átlagárára vonatkozóan havonta lefolytatott felmérés alapján, a közúti fuvarozók és a megrendelők legreprezentatívabb ágazati szervezeteinek meghallgatását követően."

7 A 83a. cikk (11) bekezdése értelmében „[a] jelen cikk (3) és (10) bekezdésében foglalt rendelkezéseket a gázolaj árában bekövetkezett változásokra figyelemmel 2009. január 1-jétől, illetve az ezen időpontot követő utolsó kiigazítástól kell alkalmazni."

8 Az infrastrukturális és közlekedési minisztérium következésképpen 2009 júniusától kezdve a 2010 júliusában felállított Osservatorio által elkészített táblázatok 2011. november 2-i közzétételéig bezárólag havonta közzétette az üzemanyag átlagköltségére vonatkozó adatokat.

9 A 2015. január 1-jétől hatályos 190/2014. sz. törvény 1. cikkének (248) bekezdése akként módosította a 83a. cikket, hogy a díj meghatározását visszautalta a felek szerződéskötési autonómiájának körébe. Ez utóbbi cikk a 190/2014. sz. törvénnyel módosított változata szerint, ugyanakkor időbeli hatályánál fogva nem alkalmazható az alapügyben.

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

10 A Salumificio Murrut 37 136,27 euró összeg, valamint az eljárással kapcsolatos munkadíj és költségek Autotrasporti di Marongiu Remigio javára történő megfizetésére szólították fel, az utóbbi által az előbbivel szóban megkötött megállapodás alapján nyújtott fuvarozási szolgáltatások árának kiegyenlítéseként, amely összeg különösen a megfizetett, valamint a 112/2008. sz. rendelettörvény 83a. cikkének (6)–(9) bekezdése alapján járó összeg közötti különbözetnek felelt meg.

11 A Salumificio Murru e fizetési meghagyással szemben ellentmondást terjesztett elő, amelyben többek között e rendelkezés alkotmányellenességét, valamint az uniós joggal való összeegyeztethetetlenségét kifogásolta. Az Autotrasporti di Marongiu Remigio az ellentmondás elutasítását kérte.

12 Ebben az összefüggésben a kérdést előterjesztő bíróság rámutat, hogy a 2014. szeptember 4-i API és társai ítéletben (C-184/13–C-187/13, C-194/13, C-195/13 és C-208/13, EU:C:2014:2147) a Bíróság kimondta, hogy az EUMSZ 101. cikket az EUSZ 4. cikk (3) bekezdésével összefüggésben úgy kell értelmezni, hogy azokkal ellentétes az olyan nemzeti szabályozás, mint az alapügyben szereplő szabályozás, amelynek értelmében a harmadik személyek számára végzett közúti árufuvarozási szolgáltatások ára nem lehet alacsonyabb azon minimális üzemeltetési költségeknél, amelyeket egy elsősorban az érintett gazdasági szereplők képviselőiből álló szervezet állapít meg.

13 Ugyanakkor arra is rámutat, hogy az említett ügy elbírálásakor a Bíróság egy, a jelen ügy alapját képezőtől eltérő helyzetet vizsgált.

14 A kérdést előterjesztő bíróság szerint az említett ügy tárgyát az Osservatorio – egy elsősorban az érintett gazdasági szereplők képviselőiből álló szervezet – által meghatározott minimális üzemeltetési költségek képezték, míg az alapügy tárgyát az infrastrukturális és közlekedési minisztérium által meghatározott minimális költségek képezik. Ennélfogva e bíróság úgy véli, hogy a 2014. szeptember 4-i API és társai ítéletben (C-184/13–C-187/13, C-194/13, C-195/13 és C-208/13, EU:C:2014:2147) tett megállapítások nem ültethetők át az alapeljárás tárgyát képező szabályozásra.

15 A 2014. szeptember 4-i API és társai ítélet (C-184/13–C-187/13, C-194/13, C-195/13 és C-208/13, EU:C:2014:2147) 50–57. pontjában tett megállapításokra figyelemmel a kérdést előterjesztő bíróság viszont arra keres választ, hogy egy ilyen szabályozás nem ellentétes-e a tagállamok arra vonatkozó kötelezettségével, hogy ne hozzanak, illetve ne tartsanak hatályban olyan – akár törvényi, akár rendeleti jellegű – intézkedéseket, amelyek sérthetik a vállalkozásokra alkalmazandó versenyszabályok hatékony érvényesülését.

16 E körülményekre tekintettel a Tribunale di Cagliari (cagliari bíróság, Olaszország) felfüggesztette az eljárását, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjesztette a Bíróság elé:

„1) Úgy kell-e értelmezni az EUMSZ 101. cikket az EUSZ 4. cikk (3) bekezdésével összefüggésben, hogy azokkal ellentétes a 112/2008. sz. rendelettörvény 83a. cikkének (10) bekezdésében előírthoz hasonló nemzeti szabályozás, amely szerint a harmadik személyek számára végzett közúti árufuvarozási szolgáltatások ára nem lehet alacsonyabb azon minimális üzemeltetési költségeknél, amelyeket az [infrastrukturális és közlekedési minisztérium] dolgoz ki, és amely ezen árat nem a szerződő felek szabad tárgyalásának körébe utalja?

2) A nemzeti szabályozás, tekintettel az [infrastrukturális és közlekedési minisztérium] hatóság jellegére, korlátozhatja-e a belső piac versenyjogi szabályait a közúti közlekedés biztonságának védelmére irányuló célkitűzés elérése érdekében?”

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről

17 Az eljárási szabályzat 99. cikke értelmében, ha a Bíróság elé előzetes döntéshozatalra terjesztett kérdés azonos egy olyan kérdéssel, amelyről a Bíróság már határozatot hozott, vagy az ilyen kérdésre a válasz egyértelműen levezethető az ítélkezési gyakorlatból, vagy ha az előzetes döntéshozatalra elé terjesztett kérdésre adandó válasz nem enged teret semmilyen észszerű kétségnek, a Bíróság az előadó bíró javaslatára és a főtanácsnok meghallgatását követően az eljárás során bármikor indokolt végzéssel határozhat.

18 A jelen előzetes döntéshozatali eljárás keretében e rendelkezést kell alkalmazni.

19 Kérdéseivel – amelyeket célszerű együtt vizsgálni – a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra keresi a választ, hogy az EUMSZ 101. cikket az EUSZ 4. cikk (3) bekezdésével összefüggésben úgy kell-e értelmezni, hogy azokkal ellentétes az olyan nemzeti szabályozás, mint az alapügy tárgyát képező szabályozás, amelynek értelmében a harmadik személyek számára végzett közúti árufuvarozási szolgáltatások ára nem lehet alacsonyabb azon minimális üzemeltetési költségeknél, amelyeket egy nemzeti kormányzati szerv állapít meg.

20 Amint az a Bíróság állandó ítélkezési gyakorlatából következik, noha az EUMSZ 101. cikk csakis a vállalkozások magatartását érinti, és nem vonatkozik a tagállamoktól származó törvényi vagy rendeleti intézkedésekre, az EUSZ 4. cikk (3) bekezdésével együttesen értelmezve, amely az Európai Unió és a tagállamok közötti együttműködési kötelezettséget rögzíti, arra kötelezi a tagállamokat, hogy ne hozzanak vagy ne tartsanak hatályban olyan – akár törvényi, akár pedig rendeleti – intézkedéseket, amelyek alkalmasak arra, hogy a vállalkozásokra vonatkozó versenyszabályok hatékony érvényesülését gátolják (2014. szeptember 4-i API és társai ítélet, C-184/13–C-187/13, C-194/13, C-195/13 és C-208/13, EU:C:2014:2147, 28. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

21 Az EUMSZ 101. cikket az EUSZ 4. cikk (3) bekezdésével összefüggésben sérti az, ha valamely tagállam előírja vagy előnyben részesíti az EUMSZ 101. cikkel ellentétes megállapodások kötését, vagy az ilyen megállapodások hatását erősíti, akár pedig ha a saját szabályozásának állami jellegét megszünteti azáltal, hogy a gazdasági jellegű beavatkozásokkal kapcsolatos döntések meghozatalának felelősségét piaci magánszereplőkre hárítja (2014. szeptember 4-i API és társai ítélet, C-184/13–C-187/13, C-194/13, C-195/13 és C-208/13, EU:C:2014:2147, 29. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

22 A jelen ügyben nem vitás, hogy a 112/2008. sz. rendelettörvény 83a. cikkében szereplő minimális költségeket maga az infrastrukturális és közlekedési minisztérium határozza meg, a fuvarozók és a megrendelők tekintetében legreprezentatívabb szervezetek meghallgatását követően.

23 Figyelemmel az árrögzítés e módjára, nyilvánvaló, hogy a tagállam egyáltalán nem szüntette meg saját szabályozásának állami jellegét azáltal, hogy piaci magánszereplőkre hárította volna a gazdasági jellegű beavatkozásokkal kapcsolatos döntések meghozatalának felelősségét.

24 E megállapítást nem ingatja meg az a körülmény sem, hogy a 112/2008. sz. rendelettörvény 83a. cikkében foglalt minimális költségeket azt követően határozzák meg, hogy meghallgatják a fuvarozók és a megrendelők tekintetében legreprezentatívabb szervezeteket (lásd ebben az értelemben: 2014. szeptember 4-i API és társai ítélet, C-184/13–C-187/13, C-194/13, C-195/13 és C-208/13, EU:C:2014:2147, 30. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

25 Ugyanezen – a 112/2008. sz. rendelettörvény 83a. cikkében említett minimális költségeknek az infrastrukturális és közlekedési minisztérium által történő meghatározásának módjára vonatkozó – okok miatt nem tekinthető úgy, hogy az olyan szabályozásból, mint az alapeljárás tárgyát képező, az a

következtetés lenne levonható, hogy az EUMSZ 101. cikk értelmében vett vállalkozások közötti összehangolt magatartás (kartellmegállapodás) fennállásáról van szó, amelyet állami szervek idéztek elő vagy kedveztek annak, illetve amelynek hatásait az ő tevékenységük tovább erősített.

26 Ebben az értelemben az alapeljárás tárgyát képező helyzet eltér a 2014. szeptember 4-i API és társai ítéletben (C-184/13–C-187/13, C-194/13, C-195/13 és C-208/13, EU:C:2014:2147) vizsgált helyzettől, amely ítélet 41. pontjában a Bíróság azt állapította meg, hogy az Osservatoriót úgy kell tekinteni, mint az EUMSZ 101. cikk értelmében vett vállalkozások társulását, amikor az olyan határozatokat hoz, amelyekben meghatározza a közúti fuvarozás tekintetében a minimális üzemeltetési költségeket.

27 Ebből kifolyólag, a jelen esetben nem kell vizsgálni, hogy az olyan szabályozás, mint az alapeljárás tárgyát képező szabályozás, olyan versenykorlátozásokkal jár-e, amelyek valójában ahhoz szükségesek, hogy jogszerű célok megvalósítását biztosítsák.

28 Az előbbi megfontolások egészére tekintettel az előterjesztett kérdésre azt a választ kell adni, hogy az EUMSZ 101. cikket az EUSZ 4. cikk (3) bekezdésével összefüggésben úgy kell értelmezni, hogy azzal nem ellentétes az olyan nemzeti szabályozás, mint az alapügy tárgyát képező szabályozás, amelynek értelmében a harmadik személyek számára végzett közúti árufuvarozási szolgáltatások ára nem lehet alacsonyabb azon minimális üzemeltetési költségeknél, amelyeket egy nemzeti kormányzati szerv állapít meg.

A költségekről

29 Mivel ez az eljárás az alapeljárásban részt vevő felek számára a kérdést előterjesztő bíróság előtt folyamatban lévő eljárás egy szakaszát képezi, ez a bíróság dönt a költségekről.

A fenti indokok alapján a Bíróság (nyolcadik tanács) a következőképpen határozott:

Az EUMSZ 101. cikket az EUSZ 4. cikk (3) bekezdésével összefüggésben úgy kell értelmezni, hogy azzal nem ellentétes az olyan nemzeti szabályozás, mint az alapügy tárgyát képező szabályozás, amelynek értelmében a harmadik személyek számára végzett közúti árufuvarozási szolgáltatások ára nem lehet alacsonyabb azon minimális üzemeltetési költségeknél, amelyeket egy nemzeti kormányzati szerv állapít meg.

Aláírások