Zbiór Orzeczeń

POSTANOWIENIE TRYBUNAŁU (ósma izba)

z dnia 21 czerwca 2016 r.*

Odesłanie prejudycjalne — Artykuł 99 regulaminu postępowania przed Trybunałem — Artykuł 101 TFUE — Transport drogowy — Cena usług transportu drogowego towarów na rzecz osób trzecich, która nie może być niższa od minimalnych kosztów prowadzenia działalności — Konkurencja — Ustalanie kosztów przez ministerstwo infrastruktury i transportu

W sprawie C-121/16

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Tribunale di Cagliari (sąd w Cagliari, Włochy) postanowieniem z dnia 28 października 2015 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 29 lutego 2016 r., w postępowaniu:

Salumificio Murru SpA

przeciwko

Autotrasporti di Marongiu Remigio,

TRYBUNAŁ (ósma izba),

w składzie: D. Šváby (sprawozdawca), prezes izby, J. Malenovský i M. Vilaras, sędziowie,

rzecznik generalny: M. Szpunar,

sekretarz: A. Calot Escobar,

postanowiwszy, po zapoznaniu się ze stanowiskiem rzecznika generalnego, orzec w formie postanowienia z uzasadnieniem, zgodnie z art. 99 regulaminu postępowania przed Trybunałem,

wydaje następujące

Postanowienie

1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni art. 101 TFUE w związku z art. 4 ust. 3 TUE.

2 Wniosek ten został złożony w ramach sporu pomiędzy Salumificio Murru SpA a Autotrasporti di Marongiu Remigio w przedmiocie zapłaty kwoty odpowiadającej różnicy pomiędzy kwotą rzeczywiście uiszczoną z tytułu różnych czynności transportowych a kwotą należną zgodnie z przepisami krajowymi ustalającymi cenę usług transportu drogowego towarów świadczonych na rzecz osób trzecich.

* Język postępowania: włoski.

Ramy prawne

3 Ustawa nr 32 z dnia 1 marca 2005 r., dotycząca delegowanych uprawnień rządu w zakresie reformy przepisów w dziedzinie transportu drogowego osób i towarów (GURI nr 57, z dnia 10 marca 2005 r., s. 5) ma na celu w szczególności ustanowienie regulowanej liberalizacji i zastąpienie poprzedniego obowiązkowego widełkowego systemu taryf systemem opartym na swobodzie negocjacji cen usług transportu drogowego.

4 W ramach delegacji przewidzianej ustawą nr 32 z dnia 1 marca 2005 r. rząd włoski wydał różne dekrety ustawodawcze, w tym dekret ustawodawczy nr 284 z dnia 21 listopada 2005 r. (dodatek zwyczajny do GURI nr 6, z dnia 9 stycznia 2006 r.), który ustanowił Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica (radę główną w dziedzinie transportu drogowego i logistyki, Włochy), będącą ciałem doradczym, oraz jej organ – Osservatorio sulle attività di autotrasporto (ośrodek monitoringu transportu drogowego, Włochy, zwany dalej „ośrodkiem monitoringu"), złożony z dziesięciu członków wybieranych przez przewodniczącego rady głównej w dziedzinie transportu drogowego i logistyki, którego funkcja polega w szczególności na kontroli przestrzegania przepisów w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu drogowego i zabezpieczenia społecznego oraz aktualizacji praktyk i zwyczajów w zakresie zawierania ustnych umów transportu drogowego towarów.

5 Artykuł 83 bis dekretu z mocą ustawy nr 112 z dnia 25 czerwca 2008 r. (zwanego dalej „dekretem z mocą ustawy nr 112/2008") ograniczył następnie zasięg liberalizacji taryf wprowadzonej dekretem ustawodawczym nr 286 z dnia 21 listopada 2005 r., przewidując w odniesieniu do umów zawieranych ustnie, że wynagrodzenie należne od zleceniodawcy nie może być niższe od minimalnych kosztów działalności, których określenie zostało powierzone ośrodkowi monitoringu, a które zawierają w sobie średni koszt paliwa na kilometr przebiegu dla różnych typów pojazdów ustalany miesięcznie oraz wyrażony procentowo udział w kosztach prowadzenia przedsiębiorstwa transportu drogowego świadczącego usługi na rzecz osób trzecich, reprezentowany przez koszty paliwa i ustalany co pół roku.

6 Artykuł 83 bis ust. 10 dekretu z mocą ustawy nr 112/2008 stanowił, że „[d]o czasu uzyskania ustaleń, o których mowa w ust. 1 i 2 [które regulowały zadania ośrodka monitoringu], ministerstwo infrastruktury i transportu, po wysłuchaniu najbardziej reprezentatywnych stowarzyszeń przewoźników i zleceniodawców, ustanawia w odniesieniu do różnych typów pojazdów i według przebiegu w kilometrach wskaźniki kosztu oleju napędowego na kilometr i jego wpływu na podstawie posiadanych danych oraz comiesięcznych zestawień średniej ceny oleju napędowego, sporządzone przez ministra rozwoju gospodarczego".

7 Zgodnie z art. 83 bis ust. 11 „[p]rzepisy ust. 3 i 10 niniejszego artykułu mają zastosowanie w odniesieniu do zmian zachodzących w cenie oleju napędowego począwszy od dnia 1 stycznia 2009 r. lub od ostatniego dostosowania dokonanego począwszy od tej daty".

8 Ministerstwo infrastruktury i transportu publikowało następnie comiesięcznie od czerwca 2009 r. dane dotyczące średniego kosztu paliwa, do dnia publikacji w dniu 2 listopada 2011 r. tabel opracowanych przez ośrodek monitoringu, który powstał lipcu 2010 r.

9 Artykuł 1 ust. 248 ustawy nr 190/2014, która weszła w życie w dniu 1 stycznia 2015 r., zmienił art. 83 bis dekretu z mocą ustawy nr 112/2008 w ten sposób, że wynagrodzenie jest odtąd regulowane w ramach swobody umów. Artykuł ten, zmieniony ustawą nr 190/2014, nie znajduje jednak ratione temporis zastosowania w postępowaniu przed sądem krajowym.

Postępowanie główne i pytania prejudycjalne

10 Salumificio Murru została zobowiązana do zapłaty kwoty 37 136,27 EUR – wraz z odsetkami za zwłokę oraz kosztami postępowania i wynagrodzeniami – przedsiębiorstwu Autotrasporti di Marongiu Remigio tytułem rozliczenia ceny za usługi przewozowe świadczone przez to ostatnie przedsiębiorstwo na podstawie ustnej umowy – która to wartość odpowiadała w szczególności różnicy pomiędzy kwotą uiszczoną a kwotą należną na mocy art. 83 bis ust. 6–9 dekretu z mocą ustawy nr 112/2008.

11 Salumificio Murru wniosła sprzeciw od tego nakazu zapłaty, podnosząc w szczególności zarzut niezgodności tego przepisu z konstytucją i sprzeczności z prawem Unii. Autotrasporti di Marongiu Remigio wniosła o oddalenie sprzeciwu.

12 W tych okolicznościach sąd odsyłający wskazuje, że w wyroku z dnia 4 września 2014 r., API i in. (od C-184/13 do C-187/13, C-194/13, C-195/13 i C-208/13, EU:C:2014:2147) Trybunał orzekł, że wykładni art. 101 TFUE w związku z art. 4 ust. 3 TUE należy dokonywać w ten sposób, że sprzeczne są z nimi przepisy krajowe takie jak przepisy rozpatrywane w postępowaniu głównym, zgodnie z którymi cena usług drogowego transportu towarów nie może być niższa od minimalnych kosztów prowadzenia działalności, które są ustalane przez organ składający się głównie z przedstawicieli zainteresowanych podmiotów gospodarczych.

13 Sąd odsyłający wskazuje jednak, że w sprawie zakończonej tym wyrokiem Trybunał rozpatrywał sytuację inną niż ta, z którą sąd ten ma do czynienia w zawisłym przed nim sporze.

14 Zdaniem sądu odsyłającego sporne w wyżej wymienionej sprawie minimalne koszty prowadzenia działalności zostały ustalone przez ośrodek monitorujący – organ składający się głównie z przedstawicieli zainteresowanych podmiotów gospodarczych, podczas gdy w sprawie przed sądem odsyłającym przedmiotem sporu są minimalne koszty ustalone przez ministra infrastruktury i transportu. Twierdzi on tym samym, że rozwiązania przyjęte w wyroku z dnia 4 września 2014 r., API i in. (od C-184/13 do C-187/13, C-194/13, C-195/13 i C-208/13, EU:C:2014:2147) nie mogą zostać zastosowane do przepisów spornych w postępowaniu głównym.

15 W świetle rozważań przedstawionych w pkt 50–57 wyroku z dnia 4 września 2014 r., API i in. (od C-184/13 do C-187/13, C-194/13, C-195/13 i C-208/13, EU:C:2014:2147) sąd odsyłający zastanawia się w szczególności, czy przepisy te nie są sprzecznie z ciążącym na państwach członkowskich obowiązkiem nieustanawiania lub nieutrzymywania w mocy środków, nawet o charakterze legislacyjnym lub wykonawczym, które mogłyby podważyć skuteczność obowiązujących przedsiębiorstwa zasad konkurencji.

16 W powyższych okolicznościach Tribunale di Cagliari (sąd w Cagliari, Włochy) postanowił zawiesić postępowanie i przedłożyć Trybunałowi następujące pytania prejudycjalne:

„1) Czy art. 101 TFUE w związku z art. 4 ust. 3 TUE należy interpretować w ten sposób, że postanowienie to stoi na przeszkodzie przepisowi prawa krajowego takiemu jak ten przewidziany przez art. 83 bis ust. 10 dekretu z mocą ustawy nr 112/2008, w części, w której cena usługi zarobkowego drogowego przewozu rzeczy na rachunek osób trzecich nie może być niższa od minimalnych kosztów prowadzenia działalności ustalanych przez ministerstwo infrastruktury i transportu i nie podlega swobodnemu określeniu przez strony umowy?

2) Czy biorąc pod uwagę, że ministerstwo infrastruktury i transportu ma charakter organu publicznego, zasady konkurencji na rynku wewnętrznym mogą zostać ograniczone przez ustawodawstwo krajowe celem ochrony bezpieczeństwa drogowego?”.

W przedmiocie pytań prejudycjalnych

17 Zgodnie z art. 99 regulaminu postępowania, jeżeli pytanie zadane w trybie prejudycjalnym jest identyczne z pytaniem, w którego przedmiocie Trybunał już orzekał, jeżeli odpowiedź na pytanie prejudycjalne można wywieść w sposób jednoznaczny z orzecznictwa lub jeżeli odpowiedź na pytanie prejudycjalne nie pozostawia żadnych uzasadnionych wątpliwości, Trybunał może w każdej chwili, na wniosek sędziego sprawozdawcy i po zapoznaniu się ze stanowiskiem rzecznika generalnego, orzec w formie postanowienia z uzasadnieniem.

18 Należy zastosować ten przepis w przypadku niniejszego odesłania prejudycjalnego.

19 W swych pytaniach, które należy rozpoznać łącznie, sąd odsyłający zastanawia się zasadniczo, czy wykładni art. 101 TFUE w związku z art. 4 ust. 3 TUE należy dokonywać w ten sposób, że są z nimi sprzeczne przepisy krajowe takie jak przepisy znajdujące zastosowanie w postępowaniu głównym, zgodnie z którymi cena usługi drogowego transportu towarów nie może być niższa od minimalnych kosztów prowadzenia działalności, które są ustalane przez organ administracji państwowej.

20 Jak wynika z utrwalonego orzecznictwa Trybunału – art. 101 TFUE odnosi się wprawdzie wyłącznie do zachowań przedsiębiorstw i nie dotyczy przepisów ustawowych lub wykonawczych państw członkowskich jako takich, jednak ów artykuł w związku z art. 4 ust. 3 TUE, który ustanawia obowiązek współpracy między Unią Europejską i jej państwami członkowskimi, nakłada na państwa członkowskie obowiązek nieprzyjmowania oraz nieutrzymywania w mocy przepisów, również o charakterze legislacyjnym lub wykonawczym, które mogłyby pozbawiać skuteczności reguły konkurencji znajdujące zastosowanie do przedsiębiorstw (wyrok z dnia 4 września 2014 r., API i in., od C-184/13 do C-187/13, C-194/13, C-195/13 i C-208/13, EU:C:2014:2147, pkt 28 i przytoczone tam orzecznictwo).

21 Naruszenie art. 101 TFUE w związku z art. 4 ust. 3 TUE ma miejsce wówczas, gdy państwo członkowskie albo narzuca lub faworyzuje zawieranie porozumień sprzecznych z art. 101 TFUE, lub wzmacnia skutki tych porozumień, albo pozbawia swoje własne przepisy charakteru państwowego, przenosząc odpowiedzialność za podejmowanie decyzji ingerujących w sferę ekonomiczną na podmioty prywatne (wyrok z dnia 4 września 2014 r., API i in., od C-184/13 do C-187/13, C-194/13, C-195/13 i C-208/13, EU:C:2014:2147, pkt 29 i przytoczone tam orzecznictwo).

22 W niniejszej sprawie nie budzi wątpliwości, że koszty minimalne, do których odnosi się art. 83 bis dekretu z mocą ustawy nr 112/2008, zostały ustalone przez ministra infrastruktury i transportu po wysłuchaniu przedstawicieli przewoźników i zleceniodawców.

23 Z uwagi na sposób ustalenia tych kosztów minimalnych jest oczywiste, że państwo członkowskie w żaden sposób nie pozbawiło ustanowionych przez siebie przepisów charakteru państwowego poprzez przeniesienie odpowiedzialności za podejmowanie decyzji ingerujących w sferę ekonomiczną na podmioty prywatne.

24 Wniosku tego nie podważa fakt, że minimalne koszty, do których odnosi się art. 83 bis dekretu z mocą ustawy nr 112/2008, zostały ustalone po wysłuchaniu przedstawicieli przewoźników i zleceniodawców (zob. podobnie wyrok z dnia 4 września 2014 r., API i in., od C-184/13 do C-187/13, C-194/13, C-195/13 i C-208/13, EU:C:2014:2147, pkt 30 i przytoczone tam orzecznictwo).

25 Z tych samych względów dotyczących sposobu ustalenia przez ministra infrastruktury i transportu kosztów minimalnych, do których odnosi się art. 83 bis dekretu z mocą ustawy nr 112/2008, nie można uznać, że przepisy takie jak przepisy znajdujące zastosowanie w postępowaniu głównym uprawniają wniosek o istnieniu porozumienia pomiędzy przedsiębiorstwami w rozumieniu art. 101 TFUE, narzuconego lub faworyzowanego przez organy publiczne lub którego wzmacniałyby skutki.

26 W tym znaczeniu okoliczności sprawy w postępowaniu głównym są odmienne od okoliczności rozpatrywanych w sprawie zakończonej wyrokiem z dnia 4 września 2014 r., API i in. (od C-184/13 do C-187/13, C-194/13, C-195/13 i C-208/13, EU:C:2014:2147), w którego pkt 41 Trybunał orzekł, że ośrodek monitorujący należy traktować jak stowarzyszenie przedsiębiorców w rozumieniu art. 101 TFUE, w sytuacji gdy wydaje decyzje ustalające koszty minimalne działalności w dziedzinie transportu drogowego.

27 Z tego względu w niniejszej sprawie nie ma podstaw, by dokonywać oceny, czy przepisy takie jak przepisy znajdujące zastosowanie w postępowaniu głównym wprowadzają ograniczenia konkurencji rzeczywiście konieczne w celu zapewnienia realizacji uzasadnionych celów.

28 Z całości powyższych rozważań wynika, że na zadane pytanie należy udzielić odpowiedzi, iż wykładni art. 101 TFUE w związku z art. 4 ust. 3 TUE należy dokonywać w taki sposób, że nie są z nim sprzeczne przepisy krajowe takie jak przepisy znajdujące zastosowanie w postępowaniu głównym, zgodnie z którymi cena usługi drogowego transportu towarów na rzecz osób trzecich nie może być niższa od minimalnych kosztów prowadzenia działalności ustalonych przez organ administracji państwowej.

W przedmiocie kosztów

29 Dla stron w postępowaniu głównym niniejsze postępowanie ma charakter incydentalny, dotyczy bowiem kwestii podniesionej przed sądem odsyłającym, do niego zatem należy rozstrzygnięcie o kosztach.

Z powyższych względów Trybunał (ósma izba) orzeka, co następuje:

Wykładni art. 101 TFUE w związku z art. 4 ust. 3 TUE należy dokonywać w taki sposób, że nie są z nim sprzeczne przepisy krajowe takie jak przepisy znajdujące zastosowanie w sprawie w postępowaniu głównym, zgodnie z którymi cena usługi drogowego transportu towarów na rzecz osób trzecich nie może być niższa od minimalnych kosztów prowadzenia działalności ustalonych przez organ administracji państwowej.

Podpisy