Rättsfallssamlingen

DOMSTOLENS BESLUT (åttonde avdelningen)

den 21 juni 2016*

”Begäran om förhandsavgörande — Artikel 99 i domstolens rättegångsregler — Artikel 101 FEUF — Vägtransport — Priset för yrkesmässiga godstransporttjänster på väg får inte understiga de lägsta driftskostnaderna — Konkurrens — Infrastruktur- och Transportministeriets fastställande av kostnaderna”

I mål C-121/16,

angående en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF, framställd av Tribunale di Cagliari (domstol i Cagliari, Italien) genom beslut av den 28 oktober 2015, som inkom till domstolen den 29 februari 2016, i målet

Salumificio Murru SpA,

mot

Autotrasporti di Marongiu Remigio,

meddelar

DOMSTOLEN (åttonde avdelningen)

sammansatt av avdelningsordföranden D. Šváby (referent) samt domarna J. Malenovský och M. Vilaras,

generaladvokat: M. Szpunar,

justitiesekreterare: A. Calot Escobar,

med hänsyn till beslutet, efter att ha hört generaladvokaten, att avgöra målet genom ett motiverat beslut enligt artikel 99 i domstolens rättegångsregler,

följande

Beslut

1 Begäran om förhandsavgörande avser tolkningen av artikel 101 FEUF, jämförd med artikel 4.3 FEU.

2 Begäran har framställts i ett mål mellan Salumificio Murru SpA och Autotrasporti di Marongiu Remigio. Målet rör betalningen av ett belopp som motsvarar skillnaden mellan det belopp som faktiskt betalats för olika transporter och det belopp som ska betalas enligt en nationell lagstiftning som fastställer priset för yrkesmässiga godstransporttjänster på väg.

* Rättegångsspråk: italienska.

Tillämpliga bestämmelser

3 Lag nr 32 av den 1 mars 2005 om delegering till regeringen avseende reformation av lagstiftningen rörande person- och godstransporter på väg (GURI nr 57 av den 10 mars 2005, s. 5) avser, bland annat, att införa en reglerad liberalisering och att ersätta det tidigare systemet med obligatoriska intervalltaxor med ett system som grundas på rätten att fritt avtala om priserna för tjänster avseende godstransporter på väg.

4 Inom ramen för den delegering som föreskrivs i lag nr 32 av den 1 mars 2005 har den italienska regeringen antagit flera lagstiftningsdekret, bland annat lagstiftningsdekret nr 284 av den 21 november 2005 (ordinarie tillägg till GURI nr 6 av den 9 januari 2006). Genom detta dekret inrättades Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica (Allmänna rådet för vägtransporter och logistik, Italien), som har i uppdrag att utföra rådgivande verksamhet. Som ett därtill hörande organ inrättades Osservatorio sulle attività di autotrasporto (Tillsynsorganet för vägtransporter, Italien, nedan kallat Osservatorio), vilket består av tio medlemmar som väljs av ordföranden vid Allmänna rådet för vägtransporter och logistik, som bland annat utövar tillsynsfunktioner rörande iakttagandet av bestämmelserna på området för trafiksäkerhet och social trygghet och uppdaterar den praxis och sedvana som tillämpas på avtal om godstrafik som ingås muntligen.

5 Artikel 83a i lagdekret nr 112 av den 25 juni 2008 (nedan kallat lagdekret nr 112/2008) begränsade sedan den liberalisering av taxorna som införts genom lagstiftningsdekret nr 286 av den 21 november 2005 genom att, vad gäller avtal som ingåtts muntligen, föreskriva att den ersättning som ska utges av uppdragsgivaren inte får understiga den lägsta driftskostnaden, som det ankommer på Osservatorio att fastställa och som omfattar genomsnittskostnaden för bränsle per kilometer för olika typer av fordon, vilken fastställs månatligen, och den del, uttryckt i procent, av driftskostnaderna för det företag som utför vägtransporter för andra, vilka utgörs av bränslekostnader som fastställs halvårsvis.

6 I artikel 83a.10 i lagdekret nr 112/2008 stadgades följande: ”Fram till dess att de beräkningar som avses i punkterna 1 och 2 [där Osservatorios verksamhet reglerades] finns tillgängliga, utarbetar Infrastruktur- och transportministeriet – på grundval av de uppgifter som ministeriet innehar och de mätningar som Ministeriet för ekonomisk utveckling gör varje månad av genomsnittspriset på fordonsdiesel och efter samråd med åkeriernas och uppdragsgivarnas mest representativa yrkessammanslutningar – indexen över bränslekostnaden per kilometer för olika typer av fordon och för tillryggalagd sträcka och dess respektive påverkan.”

7 I artikel 83a.11 föreskrivs följande: ”Bestämmelserna i artikel 83a.3 och 83a.10 ska tillämpas på förändringar av fordonsbränslepriserna som inträffar från den 1 januari 2009 eller den senaste anpassningen som gjorts från detta datum”.

8 Infrastruktur- och transportministeriet har följaktligen, från juni 2009, månatligen offentliggjort uppgifter rörande genomsnittskostnaden för bränsle, fram till offentliggörandet den 2 november 2011 av förteckningar som upprättats av Osservatorio, vilka inrättats i juli 2010.

9 Genom artikel 1.248 i lag nr 190/2014, som trädde i kraft den 1 januari 2015, ändrades artikel 83a i lagdekret 112/2008 på så sätt att det numera står parterna fritt att fastställa ersättningen. Den sistnämnda artikeln, i dess lydelse enligt lag nr 190/2014, var emellertid inte tillämplig vid den tid (*ratione temporis*) som omfattas av prövningen i det nationella målet.

Målet vid den nationella domstolen och tolkningsfrågorna

10 Salumificio Murru har ålagts att betala beloppet 37 136,27 euro, jämte dröjsmålsränta och kostnader, till företaget Autotrasporti di Marongiu Remigio, avseende återstoden av priset för de transporter som det sistnämna företaget utfört enligt ett muntligt avtal mellan de båda företagen. Beloppet utgörs bland annat av mellanskillnaden mellan det belopp som erlagts och det belopp som ska erläggas enligt artikel 83a.6–83a.9 i lagdekret nr 112/2008.

11 Salumificio Murru invände mot detta föreläggande och gjorde därvid bland annat gällande att bestämmelsen stred mot konstitutionen och mot unionsrätten. Autotrasporti di Marongiu Remigio har yrkat att invändningen ska lämnas utan bifall.

12 I detta sammanhang har den hänskjutande domstolen påpekat att EU-domstolen, genom dom av den 4 september 2014, API m.fl. (C-184/13–C187/13, C-194/13, C-195/13 och C-208/13, EU:C:2014:2147), har fastställt att artikel 101 FEUF, jämförd med artikel 4.3 FEU, ska tolkas så, att den utgör hinder för nationella bestämmelser, såsom den som är i fråga i det nationella målet, enligt vilka priset för godstransporttjänster på väg för andras rökning inte får understiga en lägsta driftskostnad som fastställs av ett organ som huvudsakligen består av företrädare för de berörda ekonomiska aktörerna.

13 Den hänskjutande domstolen har emellertid påpekat att EU-domstolen i ovannämnda dom prövade en situation som var annorlunda än den som är föremål för prövning i detta mål.

14 Enligt den hänskjutande domstolen var det i det tidigare målet fråga om de lägsta driftskostnader som fastställts av Osservatorio, vilket är ett organ som huvudsakligen består av företrädare för de berörda ekonomiska aktörerna, medan det i det nu aktuella målet rör sig om de lägsta kostnader som fastställts av Infrastruktur- och transportministeriet. Den hänskjutande domstolen anser därför att domstolens bedömning i domen av den 4 september 2014, API m.fl. (C-184/13–C-187/13, C-194/13, C-195/13 och C-208/13, EU:C:2014:2147) inte är tillämplig på den lagstiftning som är i fråga i det nationella målet.

15 Mot bakgrund av övervägandena i punkterna 50-57 i domen av den 4 september 2014, API m.fl. (C-184/13-C-187/13, C-194/13, C-195/13 och C-208/13, EU:C:2014:2147), hyser emellertid den hänskjutande domstolen tvivel om huruvida en sådan lagstiftning är förenlig med skyldigheten för medlemsstaterna att inte vidta eller bibehålla åtgärder, även om de utgörs av lagar eller andra författningar, som kan påverka den ändamålsenliga verkan av konkurrensregler som är tillämpliga på företag.

16 Mot denna bakgrund beslutade Tribunale di Cagliari (domstol i Cagliari, Italien) att vilandeförklara målet och ställa följande frågor till EU-domstolen:

”1. Ska artikel 101 FEUF, jämförd med artikel 4.3 FEU, tolkas så, att den utgör hinder för en nationell bestämmelse, såsom artikel 83a.10 i lagdekret nr 112/2008, i den del det däri stadgas att priset för yrkesmässiga godstransporttjänster på väg inte får understiga en lägsta driftskostnad som fastställs av Infrastruktur- och transportministeriet och inte får sättas fritt av avtalsparterna?

2. Med beaktande av Infrastruktur- och transportministeriets ställning som myndighet, kan nationella bestämmelser, i syfte att skydda trafiksäkerheten, införa begränsningar av konkurrensreglerna på den inre marknaden?”

Prövning av tolkningsfrågorna

17 Av artikel 99 i rättegångsreglerna följer att om en fråga i en begäran om förhandsavgörande är identisk med en fråga som domstolen redan har avgjort, om svaret på en sådan fråga klart kan utläsas av rättspraxis eller om svaret på frågan inte lämnar utrymme för rimligt tvivel, får domstolen, på förslag av referenten och efter att ha hört generaladvokaten, när som helst avgöra målet genom särskilt uppsatt beslut som är motiverat.

18 Nämnda bestämmelse ska tillämpas såvitt avser begäran om förhandsavgörande i detta mål.

19 Den hänskjutande domstolen har ställt frågorna, som ska prövas i ett sammanhang, för att få klarhet i huruvida artikel 101 FEUF, jämförd med artikel 4.3 FEU, ska tolkas så, att den utgör hinder för en nationell bestämmelse, såsom den som är i fråga i det nationella målet, enligt vilken priset för yrkesmässiga godstransporttjänster på väg inte får understiga en lägsta driftskostnad som fastställs av en nationell myndighet.

20 Såsom framgår av fast rättspraxis från domstolen omfattar artikel 101 FEUF visserligen endast företags beteenden och avser inte lagar och andra författningar som antagits av medlemsstaterna. Denna bestämmelse, jämförd med artikel 4.3 FEU, i vilken det föreskrivs en skyldighet till samarbete mellan Europeiska unionen och medlemsstaterna, medför emellertid att medlemsstaterna inte får vidta eller bibehålla åtgärder – inte heller i form av lagar eller andra författningar – som kan leda till att de konkurrensregler som är tillämpliga på företag förlorar sin ändamålsenliga verkan (dom av den 4 september 2014, API m.fl., C-184/13–C-187/13, C-194/13, C-195/13 och C-208/13, EU:C:2014:2147, punk 28 och där angiven rättspraxis).

21 Det utgör en överträdelse av artikel 101 FEUF, jämförd med artikel 4.3 FEU, när en medlemsstat antingen påbjuder eller främjar kartellbildning som strider mot artikel 101 FEUF eller förstärker verkningarna av sådana karteller, eller när medlemsstaten fråntar sina egna bestämmelser deras offentligrättsliga karaktär genom att delegera ansvaret för att besluta om ingripanden av ekonomiskt intresse till privata aktörer (dom av den 4 september 2014, API m.fl., C-184/13–C-187/13, C-194/13, C-195/13 och C-208/13, EU:C:2014:2147, punkt 29 och där angiven rättspraxis).

22 I förevarande fall står det klart att de lägsta kostnader som avses i artikel 83a i lagdekret nr 112/2008 fastställs av Infrastruktur- och transportministeriet självt efter samråd med åkeriernas och uppdragsgivarnas mest representativa sammanslutningar.

23 Med beaktande av sättet för fastställande är det uppenbart att medlemsstaten inte alls har fråntagit sina egna bestämmelser deras offentligrättsliga karaktär genom att delegera ansvaret för att besluta om ingripanden av ekonomiskt intresse till privata aktörer.

24 Denna slutsats påverkas inte av den omständigheten att de lägsta kostnader som avses i artikel 83a i lagdekret nr 112/2008 fastställs efter samråd med åkeriernas och uppdragsgivarnas mest representativa sammanslutningar (se, för ett liknande resonemang, dom av den 4 september 2014, API m.fl., C-184/13–C-187/13, C-194/13, C-195/13 och C-208/13, EU:C:2014:2147, punkt 30 samt där angiven rättspraxis).

25 Av samma skäl, hänförliga till det sätt på vilket Infrastruktur- och transportministeriet fastställer de lägsta kostnader som avses i artikel 83a i lagdekret nr 112/2008, kan det inte av en bestämmelse såsom den som är i fråga i det nationella målet dras slutsatsen att det föreligger en konkurrensbegränsande samverkan mellan företag i den mening som avses i artikel 101 FEUF, som myndigheterna har framtvingat eller gynnat eller förstärkt följderna av.

26 I detta hänseende skiljer sig situationen i det här aktuella målet från den situation som var föremål för prövning i det mål som gav upphov till domen av den 4 september 2014, API m.fl. (C-184/13–C-187/13, C-194/13, C-195/13 och C-208/13, EU:C:2014:2147). I punkt 41 i den domen konstaterade domstolen att Osservatorio skulle anses utgöra en företagssammanslutning i den mening som avses i artikel 101 FEUF när den antar beslut som fastställer de lägsta driftskostnaderna för vägtransporter.

27 Av denna anledning saknas det i förevarande fall skäl att pröva huruvida en bestämmelse såsom den som är i fråga i det nationella målet medför begränsningar av konkurrensen som faktiskt är nödvändiga för att säkerställa genomförandet av legitima mål.

28 Mot bakgrund av det ovan anförda ska frågan besvaras på följande sätt. Artikel 101 FEUF, jämförd med artikel 4.3 FEU, ska tolkas så, att den inte utgör hinder för en nationell bestämmelse, såsom den som är i fråga i det nationella målet, enligt vilken priset för yrkesmässiga godstransporttjänster på väg inte får understiga de lägsta driftskostnader som fastställts av en nationell myndighet.

Rättegångskostnader

29 Eftersom förfarandet i förhållande till parterna i det nationella målet utgör ett led i beredningen av samma mål, ankommer det på den hänskjutande domstolen att besluta om rättegångskostnaderna.

Mot denna bakgrund beslutar domstolen (åttonde avdelningen) följande:

Artikel 101 FEUF, jämförd med artikel 4.3 FEU, ska tolkas så, att den inte utgör hinder för en nationell bestämmelse, såsom den som är i fråga i det nationella målet, enligt vilken priset för yrkesmässiga godstransporttjänster på väg inte får understiga de lägsta driftskostnader som fastställts av en nationell myndighet.

Underskrifter