Samling af Afgørelser

DOMSTOLENS DOM (Tredje Afdeling)

13. februar 2014*

»Præjudiciel forelæggelse — artikel 49 TEUF, 101 TEUF og 102 TEUF — tjenesteydelse med udlejning af køretøj med chauffør — rent intern situation — Domstolens kompetence — betingelser for antagelse til realitetsbehandling«

I de forenede sager C-419/12 og C-420/12,

angående anmodninger om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 267 TEUF, indgivet af Tribunale amministrativo regionale per il Lazio (Italien) ved afgørelser af 20. juni 2012, indgået til Domstolen den 14. september 2012, i sagerne:

Crono Service scarl m.fl. (sag C-419/12),

Anitrav – Associazione Nazionale Imprese Trasporto Viaggiatori (sag C-420/12)

mod

Roma Capitale,

Regione Lazio (sag C-420/12),

procesdeltagere:

UGL Taxi – Unione Generale del Lavoro Taxi m.fl.,

Codacons – Coordinamento delle associazioni per la tutela dell'ambiente e dei diritti degli utenti e consumatori (sag C-420/12),

har

DOMSTOLEN (Tredje Afdeling)

sammensat af afdelingsformanden, M. Ilešič, og dommerne C.G. Fernlund, A. Ó Caoimh (refererende dommer), C. Toader og E. Jarašiūnas,

generaladvokat: J. Kokott

justitssekretær: fuldmægtig A. Impellizzeri,

på grundlag af den skriftlige forhandling og efter retsmødet den 19. juni 2013,

* Processprog: italiensk.

efter at der er afgivet indlæg af:

— Crono Service scarl m.fl. ved avvocato P. Troianiello

— Anitrav – Associazione Nazionale Imprese Trasporto Viaggiatori ved avvocati M. Piancatelli og V. Porro

— Roma Capitale ved avvocati R. Rocchi og A. Rizzo

— UGL Taxi – Unione Generale del Lavoro Taxi m.fl. ved avvocati N. Moravia og M. Giustiniani

— Europa-Kommissionen ved F. Moro og J. Hottiaux, som befuldmægtigede,

og efter at generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelse i retsmødet den 26. september 2013,

afsagt følgende

Dom

1 Anmodningerne om præjudiciel afgørelse vedrører fortolkningen af artikel 3 TEU, 3 TEUF – 6 TEUF, 49 TEUF, 101 TEUF og 102 TEUF.

2 Anmodningerne er indgivet under to sager mellem i den ene sag Crono Service scarl og 111 andre sagsøgere på denne ene side og Roma Capitale på den anden side og i den anden sag Anitrav – Associazione Nazionale Imprese Trasporto Viaggiatori på den ene side og Roma Capitale og Regione Lazio på den anden side vedrørende reguleringen af udøvelsen af virksomhed med udlejning af køretøjer med chauffør (»noleggio con conducente«, herefter »udlejning med chauffør«).

Italiensk ret

Nationale bestemmelser

3 Artikel 1 i rammelov nr. 21 af 15. januar 1992 om persontransport ved offentlige autocharterydelser (GURI nr. 18, af 23.1.1992), som ændret ved lovdekret nr. 207 af 30. december 2008 (GURI nr. 304, af 31.12.2008), som ophøjet til lov efter ændringer ved lov nr. 14 af 27. februar 2009 (almindeligt tillæg til GURI nr. 49 af 28.2.2009, herefter »lov nr. 21/1992«) definerer »offentlige charterydelser« som »tjenesteydelser, som vedrører kollektiv eller individuel persontransport, der supplerer eller er en del af den offentlige rutetransport«.

4 Artikel 3 i lov nr. 21/1992 bestemmer:

»1. Tjenesteydelsen med udlejning […] med chauffør henvender sig til en konkret bruger, som ved garagen fremsætter anmodning om et bestemt lån på tid og/eller rejse.

2. Henstillingen af køretøjerne skal ske i garagen [...]

3. Transportørens hjemsted og garagen må udelukkende være beliggende på det geografiske område for den kommune, der har udstedt tilladelsen.«

5 Lovens artikel 4 bestemmer, at »efter at have fastlagt de kriterier, som kommunerne skal overholde, når de regulerer udøvelsen af offentlige charterydelser, skal regionerne uddelegere udøvelsen af de administrative gennemførelsesopgaver til lokale myndigheder [...] med henblik på at opnå et samlet

billede af den offentlige chartertrafik, som del af andre transportmåder i forbindelse med den økonomiske og territoriale planlægning«, og at »i overensstemmelse med den regionale lovgivning regulerer de lokale myndigheder, som har fået overdraget beføjelserne til at udøve de administrative opgaver [...], udøvelsen af de offentlige charterydelser ved hjælp af specifikke bestemmelser, som navnlig er ensrettet på regionalt plan med henblik på en bedre rationalisering og effektivitet«.

6 Lovens artikel 5, stk. 1, fastsætter:

»Når de regulerer udøvelsen af offentlige charterydelser skal kommunerne fastlægge:

a) antallet og arten af køretøjer [...], som skal anvendes til hver tjeneste

[...]

d) de kriterier og betingelser, som skal gælde for udstedelse af licens til at udøve taxitjenester og tilladelser til at udøve tjenester med udlejning […] med chauffør.«

7 Artikel 5a i lov nr. 21/1992 med overskriften »Adgang til det geografiske område for andre kommuner« giver kommunerne mulighed for at regulere adgangen til deres geografiske område, eller i særdeleshed til miljøzonerne (»Zone a traffico limitato«), for indehavere af tilladelser udstedt i andre kommuner »på baggrund af dels en forhåndsmeddelelse, hvori de erklærer på tro og love, at de overholder og opfylder anvendelseskravene i herværende lov, dels indberetning af oplysningerne om den af meddelelsen omfattede enkelte tjeneste og/eller indbetaling af et adgangsbeløb«.

8 Artikel 8 i lov nr. 21/1992 bestemmer:

»1. Licens til at udøve taxitjenester og tilladelser til at udøve tjenester med udlejning […] med chauffør udstedes af de kommunale myndigheder efter udbud til ejere af et køretøj [...] eller til personer, som råder over et køretøj gennem leasing. Disse personer kan sikre forvaltningen heraf selv eller i forening.

2. Licensen eller tilladelsen gælder for et enkelt køretøj [...]. En person kan […] få flere tilladelser med henblik på at udøve tjenester med udlejning med chauffør […]

3. Det er for at opnå og bevare tilladelsen til at udbyde tjenesteydelsen med udlejning med chauffør nødvendigt på grundlag af en gyldig adkomst at råde over et hjemsted, en garage [...] på det geografiske område for den kommune, der har udstedt tilladelsen.«

9 Artikel 11, stk. 4, i lov nr. 21/1992 bestemmer følgende:

»Bestillinger af transport med chauffør fortages ved den respektive garage. Begyndelsen og afslutningen af hver enkelt tjeneste med udlejning med chauffør skal ske ved en garage, som ligger i den kommune, der har udstedt tilladelsen, idet tilbageleveringen foregår til samme sted, mens afhentningen og ankomsten til brugerens bestemmelsessted også kan ske på andre kommuners geografiske område.«

Den regionale lovgivning i Lazio

10 Artikel 5 i Lazio regionallov nr. 58 af 26. oktober 1993 om bestemmelser til udøvelse af offentlig chartervirksomhed og regler vedrørende chaufførernes rolle i offentlige charterydelser i henhold til artikel 6 i lov nr. 21/1992 (*Bollettino ufficiale della Regione Lazio* nr. 31 af 10.11.1993), som ændret ved artikel 58 i Lazio regionallov nr. 27 af 28. december 2006 (almindeligt tillæg nr. 5 til *Bollettino ufficiale della Regione Lazio* nr. 36 af 30.12.2006, herefter »regionallov nr. 58/1993«), bestemmer:

»Tjenesteydelsen med udlejning med chauffør henvender sig til en konkret bruger, som ved garagen fremsætter anmodning om et bestemt lån på tid og/eller rejse. Brugerens afhentning eller tjenesteydelsens begyndelse sker inden for det geografiske område for den kommune, der har udstedt tilladelsen. Tjenesten foretages til et hvilket som helst bestemmelsessted. Henstillingen af køretøjerne skal ske i garagen.«

11 Artikel 10 i regionallov nr. 58/1993 med overskriften »Forpligtelser for indehaverne af licens til at udøve taxitjenester og for indehaverne af tilladelser til at udøve tjenesteydelser med udlejning med chauffør« bestemmer i stk. 2:

»Med forbehold af det [...] anførte sker brugerens afhentning og tjenestens begyndelse udelukkende inden for det geografiske område for den kommune, der har udstedt licensen eller tilladelsen, og foretages til et hvilket som helst bestemmelsessted, efter at chaufføren har givet samtykke til bestemmelsessteder uden for kommunens geografiske område.«

12 Artikel 13b i den pågældende regionallov fastsætter kriterierne for beregning af antallet af taxilicenser og tilladelser til udlejning med chauffør på et givent område. Bestemmelsen har følgende ordlyd:

»1. Provinsen fastsætter de kriterier, som kommunerne skal overholde ved beregningen af det lokale behov for taxaydelser og udlejning med chauffør og for i de i artikel 14 omhandlede love at fastlægge antallet af køretøjer [...], som er nødvendige for at udøve disse tjenester.

2. De i ovenstående bestemmelse omhandlede kriterier skal tage hensyn til bl.a. a) den fastboende befolkning, b) det geografiske områdes udstrækning, c) turiststrømmenes intensitet, d) tilstedeværelsen af plejehjem, opholdshjem, mobilitetsskabende centre, e) udbuddet af andre offentlige transportydelser, f) antallet af udstedte licenser og tilladelser.

3. Provinsen påtager sig de i stk. 1 omhandlede opgaver efter høring af kommunerne og repræsentanter for de berørte erhvervsdrivende i forbindelse med en særlig forberedelsesfase.

[...]«

13 Artikel 17 i regionallov nr. 58/1993 fastsætter betingelserne for indskrivning i registeret over chauffører på provinsniveau. Bestemmelsens stk. 1, litra a), bestemmer, at en betingelse for indskrivning er, at man »er italiensk statsborger eller statsborger i et land i Det Europæiske Økonomiske Fællesskab«.

Den kommunale lovgivning i Rom

14 Ved afgørelse fra Consiglio del Comune di Roma nr. 68 af 8. og 9. november 2011 om ændring af lovgivningen vedrørende chartervirksomhed, har Rom kommune vedtaget lov om offentlig chartervirksomhed (herefter »Regolamento capitolino«).

15 Lovens artikel 8, stk. 3, bestemmer bl.a., at hvad angår tjenesteydelsen med udlejning med chauffør, sker »brugerens afhentning eller tjenesteydelsens begyndelse [...] med afgang fra det geografiske område for den kommune, der har udstedt tilladelsen, til et hvilket som helst bestemmelsessted i henhold til kravene i artikel 11, stk. 3 og 4, i lov nr. [21/1992]«.

16 Det følger af lovens artikel 9, stk. 2, at det for at udbyde tjenesteydelsen med udlejning med chauffør er nødvendigt at råde over en garage, som er egnet for henstillingen af køretøjerne, på kommunens geografiske område.

17 I artikel 29, stk. 1, i Regolamento capitolino bestemmes, at »henstillingen af køretøjer[, som anvendes til udlejning med chauffør], hvis tilladelse er udstedt i Rom, [...] kun [må] ske i de i tilladelsen angivne garager, hvor køretøjerne skal stå til brugernes rådighed«. Artikel 29, stk. 2, foreskriver, at indehavere af tilladelser til udlejning med chauffør, der er udstedt i andre kommuner, har »adgang til Roms geografiske område og miljøzonen«, for så vidt som de på eget ansvar erklærer, at de vil »overholde« og »opfylde anvendelseskravene« i lov nr. 21/1992.

18 I denne forbindelse tillader afgørelse nr. 403 fra det politiske udvalg i Roms kommune af 14. december 2011, som regulerer de nærmere bestemmelser og procedurer for udstedelse af tilladelser til adgang til Roms geografiske område og miljøzonerne i Roms centrum for køretøjer, der anvendes til udlejning med chauffør med tilladelser, der er udstedt i andre kommuner.

19 I henhold til to afgørelser, der er offentliggjort henholdsvis den 12. og den 22. marts 2012 på Rom kommunes hjemmeside og på hjemmesiden for Agenzia Roma Servizi per la Mobilità srl, som begge trådte i kraft den 2. april 2012, skal operatører, som udøver virksomhed med udlejning med chauffør og råder over en tilladelse udstedt af andre kommuner end Roma Capitale, betale ca. 90 EUR om året for at opnå tilladelse til at køre i denne kommunes miljøzoner.

Tvisterne i hovedsagerne og det præjudicielle spørgsmål

20 Hovedsagerne vedrører to søgsmål med påstand om annullation af Regolamento capitolino, beslutning nr. 403 af 14. december 2011 fra det politiske udvalg i Roms kommune og beslutningerne af 12. og 22. marts 2012, nævnt ovenfor i denne doms præmis 19.

21 Sagsøgerne i hovedsagerne har gjort en række ugyldighedsgrunde gældende vedrørende såvel italiensk ret som EU-retten som følge af lov nr. 21/1992, således som den er gennemført i Roma Capitale ved artikel 8, stk. 3, artikel 9, stk. 2, og artikel 29 i Regolamento capitolino.

22 Skønt hovedsagerne tilsyneladende vedrører hele den lovgivning, der er nævnt i denne doms præmis 20, fremgår det af sagens akter ved Domstolen, at der ved Tribunale amministrativo regionale per il Lazio i forbindelse med anmodningerne om præjudiciel afgørelse særligt er rejst tvivl ved bestemmelserne i artikel 8, stk. 3, artikel 9, stk. 2, og artikel 29, stk. 1 og 2, i Regolamento capitolino, »for så vidt som de henviser til anvendelsen af artikel 11, stk. 4, i lov [nr. 21/1992]«.

23 Den forelæggende ret er af den opfattelse, at for så vidt som den i hovedsagerne omhandlede nationale lovgivning fastsætter, at transportørens hjemsted og garagen udelukkende må være beliggende på det geografiske område for den kommune, der har udstedt tilladelsen, at bestillinger af transport med chauffør fortages ved den respektive garage, og at begyndelsen og afslutningen af hver enkelt tjeneste med udlejning med chauffør skal ske ved en garage, som ligger i den kommune, der har udstedt tilladelsen, idet tilbageleveringen foregår til samme sted, mens afhentningen og ankomsten til brugerens bestemmelsessted også kan ske på andre kommuners geografiske område, forekommer denne lovgivning at være i strid med artikel 49 TEUF og »de fællesskabsretlige principper på konkurrenceområdet«.

24 Under disse omstændigheder har Tribunale amministrativo regionale per il Lazio besluttet at udsætte sagerne og forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål, der er formuleret enslydende i C-419/12 og C-420/12:

»Er artikel 49 TEUF, artikel 3 TEU, [artikel 3 TEUF – 6 TEUF], 101 [TEUF] og 102 TEUF til hinder for anvendelsen af artikel 3, stk. 3, artikel 8, stk. 3, og artikel 11 i lov [nr. 21/1992], for så vidt som de henholdsvis bestemmer, at »[t]ransportørens hjemsted og garagen udelukkende må være beliggende på det geografiske område for den kommune, der har udstedt tilladelsen«, at »[d]et for at opnå og bevare tilladelsen til at udbyde tjenesteydelsen med udlejning med chauffør er nødvendigt på grundlag af en gyldig adkomst at råde over et hjemsted, en garage eller en dok på det geografiske område for den kommune, der har udstedt tilladelsen«, og at »[b]estillingerne af transport med tjenesten med udlejning med chauffør skal foretages ved garagen. Begyndelsen og afslutningen af hver enkelt tjeneste med udlejning med chauffør skal ske ved en garage, som ligger i den kommune, der har udstedt tilladelsen, idet tilbageleveringen foregår samme sted, mens afhentningen og ankomsten til brugerens bestemmelsessted også kan ske på andre kommuners geografiske område«?«

25 Ved kendelse af 5. november 2012 har Domstolens præsident besluttet at forene sagerne C-419/12 og C-420/12 med henblik på den skriftlige forhandling, den mundtlige forhandling og dommen.

Om de præjudicielle spørgsmål

26 Med sit spørgsmål ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om diverse EU-retlige bestemmelser er til hinder for visse bestemmelser i national, regional og kommunal lovgivning vedrørende tilladelser til og udøvelse af virksomhed med udlejning med chauffør i Rom kommune.

27 Henset til ordlyden af det forelagte spørgsmål bemærkes indledningsvis, at Domstolen inden for rammerne af artikel 267 TEUF hverken har kompetence til at udtale sig om fortolkningen af bestemmelser i nationale love eller administrative forskrifter eller om disses forenelighed med EU-retten (jf. bl.a. dom af 18.11.1999, sag C-107/98, Teckal, Sml. I, s. 8121, præmis 33, og af 23.3.2006, sag C-237/04, Enirisorse, Sml. I, s. 2843, præmis 24 og den deri nævnte retspraksis).

28 Det fremgår af fast retspraksis, at hvis spørgsmålene således ikke er træffende formuleret eller overskrider rammerne for Domstolens beføjelser i henhold til artikel 267 TEUF, skal Domstolen af alle de elementer, der er anført af den nationale ret, og især af de i forelæggelsesafgørelsen anførte grunde, udlede de EU-retlige elementer, der under hensyn til sagsgenstanden kræver en fortolkning (jf. bl.a. dom af 11.3.2010, sag C-384/08, Attanasio Group, Sml. I, s. 2055, præmis 18 og den deri nævnte retspraksis). Ud fra dette synspunkt påhviler det Domstolen i givet fald at omformulere de spørgsmål, der forelægges den (jf. bl.a. Attanasio Group-dommen, præmis 19, og dom af 14.10.2010, sag C-243/09, Fuß, Sml. I, s. 9849, præmis 39 og den deri nævnte retspraksis, og af 4.10.2012, sag C-249/11, Byankov, ECLI:EU:C:2012:608, præmis 57 og den deri nævnte retspraksis).

29 I henhold til denne retspraksis kan det anerkendes, at den forelæggende ret, selv hvis det forelagte spørgsmål ud fra sin ordlyd synes at tilsigte en direkte anvendelse af EU-retten på tvisterne i hovedsagerne, faktisk ønsker en fortolkning af denne ret med henblik på at løse tvisterne.

30 Under disse omstændigheder skal det forelagte spørgsmål forstås således, at den forelæggende ret nærmere bestemt ønsker oplyst, om artikel 49 TEUF eller de EU-retlige konkurrenceregler skal fortolkes således, at de er til hinder for lovgivninger som de i hovedsagerne omhandlede, for så vidt som de pålægger virksomhed med udlejning med chauffør de detaljerede forpligtelser, der er opregnet i spørgsmålet.

31 Hvad i denne forbindelse for det første angår de EU-retlige konkurrenceregler, fremgår det af Domstolens faste praksis, at det, for at opnå en fortolkning af EU-retten, som den nationale ret kan bruge, er påkrævet, at denne giver en beskrivelse af de faktiske omstændigheder og regler, som de forelagte spørgsmål hænger sammen med, eller i al fald forklarer de faktiske forhold, der er baggrunden for dens spørgsmål. Disse krav gælder særlig på konkurrencerettens område, der er karakteriseret ved komplekse faktiske og retlige forhold (jf. bl.a. Attanasio Group-dommen, præmis 32 og den deri nævnte retspraksis, og dom af 10.5.2012, forenede sager C-357/10 – C-359/10, Duomo Gpa m.fl., ECLI:EU:C:2012:283, præmis 22).

32 I det foreliggende tilfælde giver forelæggelsesafgørelserne ikke Domstolen de faktiske og retlige elementer, som ville sætte den i stand til at fastlægge de omstændigheder, under hvilke lovgivninger, som de i hovedsagen omhandlede, kan være omfattet af de EU-retlige konkurrenceregler. Navnlig indeholder de nævnte afgørelser ingen forklaring vedrørende forbindelsen mellem nævnte bestemmelser og tvisterne i hovedsagerne eller deres genstand.

33 Under disse omstændigheder skal spørgsmålet afvises, for så vidt som det tilsigter en fortolkning af de EU-retlige konkurrenceregler (jf. analogt bl.a. dommen i sagen Duomo Gpa m.fl., præmis 24, samt dom af dags dato, forenede sager C-162/12 og C-163/12, Airport Shuttle Express m.fl., ECLI:EU:C:2014:74, præmis 37-42).

34 Hvad for det andet angår artikel 49 TEUF er det ubestridt, at det fremgår af sagsakterne, at samtlige elementer i hovedsagerne kun har tilknytning til én medlemsstat. Under disse omstændigheder må det undersøges, om Domstolen har kompetence i de foreliggende sager til at udtale sig om denne bestemmelse (jf. analogt bl.a. dom af 31.1.2008, sag C-380/05, Centro Europa 7, Sml. I, s. 349, præmis 64, og af 22.12.2010, sag C-245/09, Omalet, Sml. I, s. 13771, præmis 9 og 10, og dommen i sagen Duomo Gpa m.fl., præmis 25).

35 EUF-traktatens bestemmelser om de grundlæggende friheder finder som hovedregel kun anvendelse på lovgivninger som de i hovedsagerne omhandlede, der ifølge deres ordlyd gælder uden forskel for operatører etableret i Den Italienske Republik og operatører etableret i andre medlemsstater, såfremt lovgivningerne vedrører situationer, der har en forbindelse med samhandelen mellem medlemsstaterne (jf. i denne retning bl.a. dom af 7.5.1997, forenede sager C-321/94 - C-324/94, Pistre m.fl., Sml. I, s. 2343, præmis 45, og af 5.12.2000, sag C-448/98, Guimont, Sml. I, s. 10663, præmis 21, samt dommen i sagen Duomo Gpa m.fl., præmis 26 og den deri nævnte retspraksis).

36 Hvad nærmere bestemt angår artikel 49 TEUF fremgår det af Domstolens praksis, at bestemmelsen ikke finder anvendelse på aktiviteter, der ikke har tilknytning til nogen af de situationer, EU-retten gælder for, når alle relevante omstændigheder udelukkende har tilknytning til én medlemsstats område (jf. i denne retning bl.a. dom af 8.12.1987, sag 20/87, Gauchard, Sml. s. 4879, præmis 12, af 20.4.1988, sag 204/87, Bekaert, Sml. s. 2029, præmis 12, af 1.4.2008, sag C-212/06, Gouvernement de la Communauté française og gouvernement wallon, Sml. I, s. 1683, præmis 33, og af 21.6.2012, sag C-84/11, Susisalo m.fl., ECLI:EU:C:2012:374, præmis 18 og den deri nævnte retspraksis).

37 Da tvisterne i hovedsagerne har lokal karakter, og alle de faktiske omstændigheder i hovedsagerne udelukkende har tilknytning til én medlemsstats område, kan de i hovedsagerne omhandlede lovgivninger ikke formodes at have grænseoverskridende virkninger. Der er ikke noget i forelæggelsesafgørelserne, der tyder på, at tvisterne i hovedsagerne skulle have nogen grænseoverskridende virkninger eller tilknytning til nogen af de situationer, EU-retten gælder for. Den forelæggende ret har navnlig ikke redegjort for, hvorledes de i hovedsagerne omhandlede lovgivninger kan være til hinder for etableringsfriheden i artikel 49 TEUF for operatører fra andre medlemsstater end Den Italienske Republik.

38 Det fremgår ganske vist af den retspraksis, der følger af Guimont-dommen, at en besvarelse af spørgsmål vedrørende EU-rettens grundlæggende frihedsrettigheder imidlertid selv i en rent intern situation kan være relevant for den forelæggende ret, bl.a. når det er et krav i den nationale lovgivning, at en national statsborger skal have de samme rettigheder som dem, en statsborger fra en anden medlemsstat vil kunne støtte på EU-retten i en tilsvarende situation (jf. bl.a. dom af 1.7.2010, sag C-393/08, Sbarigia, Sml. I, s. 6337, præmis 23, og dommen i sagen Susisalo m.fl., præmis 20 og den deri nævnte retspraksis).

39 I det foreliggende tilfælde sigter den situation, der er påberåbt i den retspraksis, der er nævnt i ovenstående præmis, i en sammenhæng som den, der foreligger i de i hovedsagerne omhandlede tvister, på de rettigheder, som en statsborger i en anden medlemsstat end Den Italienske Republik ville kunne påberåbe sig på grundlag af EU-retten, hvis vedkommende befandt sig i samme situation som sagsøgerne i hovedsagerne.

40 Med deres søgsmål ved den forelæggende ret ses sagsøgerne at ønske på andre betingelser end dem, der finder anvendelse for dem på nuværende tidspunkt, endog uden nogen betingelser, at opnå adgang til Roma Capitales område og særligt miljøzonerne på dette område med henblik på at udøve virksomhed med udlejning med chauffør i disse områder. Det fremgår ikke desto mindre af forelæggelsesafgørelserne, at en sådan adgang ikke ønskes med henblik på at udøve denne virksomhed på en varig og fortsat måde med udgangspunkt i dette område og i henhold til en dertil udstedt tilladelse, men med henblik på at udøve denne virksomhed mere sporadisk og med udgangspunkt i andre områder på grundlag af tilladelser udstedt af andre kommuner uden dog at være forpligtet til at overholde alle de betingelser, der pålægges i disse tilladelser.

41 Til forskel fra de situationer, der lå til grund for domme såsom Attanasio Group-dommen, dom af 1. juni 2010, Blanco Pérez og Chao Gómez (forenede sager C-570/07 og C-571/07, Sml. I, s. 4629), eller af 26. september 2013, Ottica New Line Di Vincenzo (sag C-539/11, ECLI:EU:C:2013:591), finder den situation, der har givet anledning til tvisterne i hovedsagerne, ikke sit modstykke i den frie etableringsret, men først og fremmest i den frie udveksling af tjenesteydelser.

42 I henhold til artikel 58 TEUF reguleres den frie udveksling af tjenesteydelser på transportområdet imidlertid ikke af artikel 56 TEUF, men af afsnit VI i tredje del af EUF-traktaten, som vedrører den fælles transportpolitik (jf. dom af 22.12.2010, sag C-338/09, Yellow Cab Verkehrsbetrieb, Sml. I, s. 13927, præmis 29 og 30). Som den forelæggende ret i øvrigt i det væsentlige har anført, er virksomhed med udlejning med chauffør som den i hovedsagen omhandlede desuden ikke omfattet af anvendelsesområdet for de bestemmelser, som er vedtaget med hjemmel i artikel 91, stk. 1, TEUF med henblik på at liberalisere transportydelserne.

43 Det følger heraf, henset til de særlige omstændigheder i hovedsagerne, at en eventuel fortolkning af artikel 49 TEUF savner enhver forbindelse med realiteten i hovedsagerne eller disses genstand (jf. analogt Sbarigia-dommen, præmis 23, 24, 27 og 28). Som det fremgår af Domstolens faste praksis, har Domstolen imidlertid ikke kompetence til at besvare et præjudicielt spørgsmål under sådanne omstændigheder (jf. i denne retning bl.a. dom af 15.12.1995, sag C-415/93, Bosman, Sml. I, s. 4921, præmis 61, og af 1.10.2009, sag C-567/07, Woningstichting Sint Servatius, Sml. I, s. 9021, præmis 43, Omalet-dommen, præmis 11, og dom af 7.6.2012, sag C-27/11, Vinkov, ECLI:EU:C:2012:326, præmis 44).

44 Henset til ovenstående bemærkninger har Domstolen ikke kompetence til at besvare nærværende anmodninger om præjudiciel afgørelse, der er forelagt af Tribunale amministrativo regionale per il Lazio, for så vidt som anmodningerne vedrører fortolkningen af artikel 49 TEUF. For så vidt som anmodningerne vedrører fortolkningen af andre EU-retlige bestemmelser, skal de afvises.

Sagsomkostningerne

45 Da sagernes behandling i forhold til hovedsagernes parter udgør et led i de sager, der verserer for den forelæggende ret, tilkommer det denne at træffe afgørelse om sagsomkostningerne. Bortset fra nævnte parters udgifter kan de udgifter, som er afholdt i forbindelse med afgivelse af indlæg for Domstolen, ikke erstattes.

På grundlag af disse præmisser kender Domstolen (Tredje Afdeling) for ret:

Den Europæiske Unions Domstol har ikke kompetence til at besvare de anmodninger om præjudiciel afgørelse, der er forelagt af Tribunale amministrativo regionale per il Lazio (Italien) ved afgørelser af 20. juni 2012 i de forenede sager C-419/12 og C-420/12, for så vidt som anmodningerne vedrører fortolkningen af artikel 49 TEUF. For så vidt som anmodningerne vedrører fortolkningen af andre EU-retlige bestemmelser, skal de afvises.

Underskrifter