



Samling af Afgørelser

DOMSTOLENS DOM (Anden Afdeling)

15. oktober 2015*

»Præjudiciel forelæggelse — artikel 49 TEUF og 51 TEUF — etableringsfrihed — direktiv 2006/123/EF — anvendelsesområde — tjenesteydelser i det indre marked — direktiv 2009/40/EF — adgang til at foretage teknisk kontrol med køretøjer — udøvelse af et privat organ — virksomhed, som er forbundet med udøvelse af offentlig myndighed — ordning om forudgående tilladelse — tvingende almene hensyn — trafikikkerhed — geografisk fordeling — mindsteafstand mellem anlæg til teknisk kontrol af køretøjer — maksimal markedsandel — begrundelse — egnethed til at nå det tilsigtede formål — sammenhæng — proportionalitet«

I sag C-168/14,

angående en anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 267 TEUF, indgivet af højesteret (Tribunal Supremo, Spanien) ved afgørelse af 20. marts 2014, indgået til Domstolen den 7. april 2014, i sagen:

Grupo Itevelesa SL,

Applus Iteuve Technology,

Certio ITV SL,

Asistencia Técnica Industrial SAE

mod

OCA Inspección Técnica de Vehículos SA,

Generalidad de Cataluña,

har

DOMSTOLEN (Anden Afdeling)

sammensat af formanden for Første Afdeling, R. Silva de Lapuerta, som fungerende formand for Anden Afdeling, og dommerne J.L. da Cruz Vilaça, A. Arabadjiev (refererende dommer), C. Lycourgos og J.-C. Bonichot,

generaladvokat: N. Wahl

justitssekretær: fuldmægtig L. Carrasco Marco,

på grundlag af den skriftlige forhandling og efter retsmødet den 19. marts 2015,

* Processprog: spansk.

efter at der er afgivet indlæg af:

- Grupo Itevelesa SL ved abogados J. Lavilla Rubira, M. Alvarez-Tólcheff, T. Puente Méndez, M. Barrantes Diaz og S. Rodiño Sorli
- Applus Iteuve Technology ved procurador A. Vázquez Guillén samt ved abogados J. Folguera Crespo, L. Moscoso del Prado González og A. Guerra Fernández
- Certio ITV SL ved procuradora R. Sorribes Calle samt ved abogados J. Just Sarobé og R. Miró Miró
- Asistencia Técnica Industrial SAE ved abogados M. Marsal i Ferret, M. Ortíz-Cañavate Levenfeld og I. Galobardes Mendonza
- OCA Inspección Técnica de Vehículos SA ved abogados J. Macias Castaño, A. Raventós Soler og M. Velasco Muñoz Cuellar
- Generalidad de Cataluña ved abogada N. París Domenech
- den spanske regering ved M. Sampol Pucurull, som befuldmægtiget
- den irske regering ved S. Kingston, L. Williams og A. Joyce, som befuldmægtigede
- den svenske regering ved N. Otte Widgren, A. Falk, C. Meyer-Seitz, U. Persson, K. Sparrman, L. Swedenborg, F. Sjövall og E. Karlsson, som befuldmægtigede
- Europa-Kommissionen ved H. Tserepa-Lacombe og J. Rius, som befuldmægtigede,

og efter at generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelse i retsmødet den 3. juni 2015,

afsagt følgende

Dom

- 1 Anmodningen om præjudiciel afgørelse vedrører i det væsentlige fortolkningen af artikel 49 TEUF og 51 TEUF, artikel 2, stk. 2, litra d) og i), og artikel 3, 9, 10 og 14 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/123/EF af 12. december 2006 om tjenesteydelser i det indre marked (EUT L 376, s. 36, herefter »tjenesteydelsesdirektivet«) samt artikel 2 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/40/EF af 6. maj 2009 om teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil (EUT L 141, s. 12).
- 2 Anmodningen er blevet indgivet i forbindelse med en tvist mellem på den ene side Grupo Itevelesa SL (herefter »Itevelesa«), Applus Iteuve Technology (herefter »Applus«), Certio ITV SL (herefter »Certio«) samt Asistencia Técnica Industrial SAE (herefter »ATI«) og på den anden side OCA Inspección Técnica de Vehículos SA (herefter »OCA«) vedrørende lovligheden af nationale bestemmelser om teknisk kontrol med køretøjer.

Retsforskrifter

EU-retten

Tjenesteydelsesdirektivet

- 3 Ifølge 21. betragtning til tjenesteydelsesdirektivet bør »[t]ransporttjenester, herunder bytransport, hyrevogns- og ambulancekørsel og havnetjenester, [...] udelukkes fra dette direktivs anvendelsesområde«.
- 4 Det anføres bl.a. i 33. betragtning til dette direktiv, at certificering og prøvning er omfattet af nævnte direktiv.
- 5 I henhold til tjenesteydelsesdirektivets artikel 1, stk. 1, fastsætter dette direktiv de almindelige bestemmelser med henblik på at lette udøvelsen af etableringsfriheden for tjenesteydere samt den frie bevægelighed for tjenesteydelser, og sikrer samtidig et højt kvalitetsniveau for tjenesteydelser.
- 6 I henhold til dette direktivs artikel 2, stk. 2, litra d), finder direktivet ikke anvendelse på »tjenesteydelser på transportområdet, herunder havnetjenester, der falder ind under [EUF-]traktatens afsnit [VI]«.
- 7 Ifølge nævnte direktivs artikel 2, stk. 2, litra i), finder direktivet ikke anvendelse på »virksomhed, som er forbundet med udøvelse af offentlig myndighed, jf. [...] artikel [51 TEUF]«.
- 8 Samme direktivs artikel 3 præciserer:

»Hvis bestemmelserne i dette direktiv strider mod en bestemmelse i en anden fællesskabsretsakt om særlige aspekter af adgangen til eller udøvelsen af servicevirksomhed inden for særlige områder eller særlige erhverv, har bestemmelsen i den anden fællesskabsretsakt forrang og finder anvendelse på disse særlige områder eller erhverv. [...]«
- 9 Tjenesteydelsesdirektivets artikel 9 med overskriften »Tilladelsesordninger« bestemmer:

»1. Medlemsstaterne kan gøre adgangen til at optage og udøve servicevirksomhed afhængig af en tilladelsesordning, hvis følgende betingelser er opfyldt:

 - a) [T]illadelsesordningen indebærer ikke en forskelsbehandling af den pågældende tjenesteyder.
 - b) [B]ehovet for en tilladelsesordning er begrundet i et tvingende alment hensyn.
 - c) [D]et tilsigtede mål kan ikke nås gennem en mindre restriktiv foranstaltning, navnlig fordi en efterfølgende kontrol ville blive udført for sent til at have nogen reel virkning.

[...]

3. Denne afdeling finder ikke anvendelse på de aspekter af tilladelsesordningerne, der direkte eller indirekte reguleres af andre fællesskabsinstrumenter.«
- 10 Direktivets artikel 10 med overskriften »Betingelser for udstedelse af tilladelse« foreskriver, at tilladelsesordninger skal bygge på kriterier, der regulerer udøvelsen af de kompetente myndigheders skønsbeføjelse, så denne ikke udøves vilkårligt, og fastlægger listen over disse kriterier.

11 Nævnte direktivs artikel 14 med overskriften »Forbudte krav« fastsætter følgende:

»Medlemsstaterne må ikke gøre adgangen til at optage eller udøve servicevirksomhed på deres område betinget af:

[...]

5) anvendelse i hvert enkelt tilfælde af en økonomisk test, der består i at gøre tilladelsen betinget af, at der kan påvises et økonomisk behov eller en markedsefterspørgsel, at evaluere den pågældende form for virksomheds potentielle eller aktuelle økonomiske virkninger eller at vurdere dens formålstjenlighed i forhold til den kompetente myndigheds planlagte økonomiske mål; dette forbud vedrører ikke planlægningskrav, der ikke forfølger økonomiske mål, men er fastsat ud fra tvingende almene hensyn

[...]«

Direktiv 2009/40

12 Anden betragtning til direktiv 2009/40 er affattet således:

»I forbindelse med den fælles transportpolitik bør vejtrafikken inden for Fællesskabets område finde sted under de bedst mulige vilkår såvel vedrørende sikkerheden som konkurrenceforholdene mellem de forskellige medlemsstaters transportører.«

13 Det anføres i femte betragtning til dette direktiv:

»Der bør derfor i særdirektiver fastsættes EF-minimumsstandarder og -metoder for kontrol på de i dette direktiv anførte punkter.«

14 Det præciseres i 26. betragtning til nævnte direktiv, at de mål, der forfølges med direktivet, består i »at harmonisere reglerne for teknisk kontrol, at forhindre konkurrencefordrejning mellem transportvirksomhederne og at garantere, at køretøjerne er færdselssikkerhedsmæssigt tilfredsstillende justeret og vedligeholdt [...]«.

15 I henhold til samme direktivs artikel 1, stk. 2, er »[d]e køretøjskategorier, der skal afprøves, den tekniske kontrols hyppighed og de obligatoriske kontrolpunkter [...] anført i bilag I og II«.

16 Artikel 2 i direktiv 2009/40 fastsætter:

»Den tekniske kontrol i henhold til dette direktiv skal udøves af medlemsstaten, af offentlige særligt udpegede organisationer eller af de organer eller virksomheder, der er udpeget af staten, herunder også behørigt autoriserede private organer, som virker under dens direkte tilsyn. Medlemsstaterne skal sikre, at kontrollen er objektiv og af høj kvalitet; dette gælder især, når der er tale om tekniske kontrolcentre, der samtidig virker som autoværksteder.«

Direktiv 2014/45/EU

17 I tredje betragtning til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/45/EU af 3. april 2014 om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil og om ophævelse af direktiv 2009/40 (EUT L 127, s. 51) anføres det som følger:

»Teknisk kontrol indgår i en bredere ordning, som er udformet med henblik på at sikre, at køretøjerne holdes i en sikker og miljømæssigt acceptabel tilstand, så længe de benyttes. [...]«

18 Følgende fremgår af 43. betragtning til direktiv 2014/45:

»Teknisk kontrol har direkte indflydelse på trafiksikkerheden og bør derfor revideres periodisk. [...]«

19 Samme direktivs artikel 4, stk. 2, bestemmer følgende:

»Teknisk kontrol udføres af køretøjets registreringsmedlemsstat, af et offentligt organ, der er udpeget hertil af den medlemsstat, eller af de organer eller virksomheder, der er udpeget og overvåges af den medlemsstat, herunder autoriserede private organer.«

Spansk ret

20 Artikel 35-37 i lov nr. 12/2008 om industriel sikkerhed (Ley 12/2008 de seguridad industrial), vedtaget den 31. juli 2008 af det catalanske parlament (BOE nr. 204 af 23.8.2008. s. 14194, herefter »lov nr. 12/2008«), præciserer:

»Artikel 35. Opgaver for indehaverne af anlæg til teknisk kontrol af køretøjer

Indehaverne af anlæg til teknisk kontrol af køretøjer har følgende opgaver:

- a) [m]ateriel udøvelse af teknisk kontrol med køretøjer og af køretøjernes dele og tilbehør
- b) [s]om beskyttende foranstaltning [at] forhindre benyttelse af køretøjer, som ved kontrol udviser sikkerhedsmangler, der indebærer en umiddelbar fare.

[...]

Artikel 36. Betingelser, som er pålagt indehaverne af anlæg til kontrol med køretøjer.

1. Indehaverne af anlæg til teknisk kontrol med køretøjer skal opfylde følgende betingelser for at kunne udøve virksomhed på catalansk område:

- a) [De skal] overholde den territoriale plan for anlæg til teknisk kontrol med køretøjer, som myndighederne kan fastsætte i overensstemmelse med artikel 37, stk. 2.
- b) [I]ngen virksomhed eller virksomhedssammenslutning må overskride den maksimale markedsandel, som fastsættes ved bekendtgørelse. Denne maksimale markedsandel har til formål at sikre, at ingen erhvervsdrivende leverer denne tjeneste i en gruppe af anlæg til teknisk kontrol med køretøjer, der overstiger halvdelen af det samlede antal kontrollinjer i Catalonien. [...]
- c) [De skal] overholde mindsteafstandene mellem samme virksomheds eller samme virksomhedssammenslutnings anlæg til teknisk kontrol med køretøjer, som myndighederne skal fastsætte i overensstemmelse med artikel 37, stk. 3.

[...]

Artikel 37. Godkendelse af indehaverne af anlæg til teknisk kontrol med køretøjer.

1. Det påhviler det catalanske agentur for industriel sikkerhed [Agencia Catalana de Seguridad Industrial] at meddele tilladelse til indehaverne af anlæg til teknisk kontrol med køretøjer. Tilladelsen, der meddeles på individuel basis til hvert anlæg, skal tildeles i henhold til den procedure, der fastsættes ved bekendtgørelse.

2. For at sikre en tjenesteydelse, der afspejler den eksisterende vognpark, og for at sikre kontrollens objektivitet og kvalitet kan myndighederne ved dekret fastsætte det nødvendige antal af anlæg til teknisk kontrol med køretøjer og det antal af kontrollinjer, som hvert anlæg skal indeholde, idet dette antal beregnes på grundlag af den eksisterende vognpark, og kan ved en territorial plan bestemme deres placering. [...]

3. For at sikre en effektiv konkurrence mellem de erhvervsdrivende skal myndighederne ved dekret fastsætte mindsteafstandene mellem samme virksomheds eller samme virksomhedssammenslutnings anlæg. Disse afstande har til formål at sikre, at én enkelt erhvervsdrivende ikke kan dominere et område, under hensyntagen til de kendetegn, som de forskellige placeringer af anlæg til teknisk kontrol med køretøjer har.

[...]«

21 Dekret nr. 30/2010 om godkendelse af gennemførelsesbekendtgørelsen til lov 12/2008 af 31.7.2008 om industriel sikkerhed (Decreto 30/2010, por el que se aprueba el reglamento de desarrollo de la Ley 12/2008, de 31 de julio, de seguridad industrial), der blev vedtaget den 2. marts 2010 af regeringen i den selvstyrende region Catalonien (Generalidad de Cataluña) (herefter »dekret nr. 30/2010«) og dekret nr. 45/2010 om godkendelse af den territoriale plan for nye anlæg til teknisk kontrol med køretøjer i Catalonien i perioden 2010-2014 (decreto 45/2010, por el que se aprueba el Plan territorial de nuevas estaciones de inspección técnica de vehículos de Cataluña para el periodo 2010-2014), vedtaget den 30. marts 2010 af samme regering (herefter »dekret nr. 45/2010«), gennemfører bestemmelserne i lov nr. 12/2008 for så vidt angår oprettelsen af anlæg til teknisk kontrol med køretøjer.

22 Artikel 73-75 i dekret nr. 30/2010 fastsætter:

»Artikel 73.

Overholdelse af den territoriale plan og sikring af kontinuitet

73.1 For at sikre en for offentligheden passende tjenesteydelse og en teknisk kontrol, som imødekommer den eksisterende efterspørgsel og er i overensstemmelse med kravene i artikel 36, stk. 1, litra a), i lov [nr. 12/2008], skal indehaverne af anlæg til teknisk kontrol med køretøjer overholde den gældende territoriale plan for anlæg til teknisk kontrol med køretøjer.

[...]

Artikel 74.

Maksimal markedsandel

74.1 I henhold til artikel 36, stk. 1, litra b), i lov [nr. 12/2008] må ingen virksomhed eller virksomhedssammenslutning, der har tilladelse til at foretage teknisk kontrol af køretøjer, have en markedsandel, som overstiger halvdelen af det samlede marked. [...]

74.2 Markedsandelen fastsættes ud fra det antal kontrollinjer, der er tilladt for faste anlæg, som den erhvervsdrivende besidder, i forhold til det samlede eksisterende antal linjer i Catalonien.

Artikel 75.

Mindsteafstande

75.1 For at sikre en effektiv konkurrence mellem de erhvervsdrivende i overensstemmelse med nærværende dekrets artikel 37, stk. 3, og artikel 36, stk. 1, litra c), i lov [nr. 12/2008] må de reelle afstande mellem anlæg til teknisk kontrol med køretøjer, som samme virksomhed eller samme virksomhedssammenslutning er meddelt tilladelse til, ikke være mindre end:

- a) 4 km mellem anlæg beliggende i visse kommuner med mere end 30 000 indbyggere på det tidspunkt, hvor det catalanske agentur for industriel sikkerhed meddeler tilladelse
- b) 20 km mellem anlæg beliggende på det resterende catalanske område
- c) 10 km mellem anlæg, hvor det ene er beliggende i en kommune med mere end 30 000 indbyggere, på det tidspunkt, hvor der meddeles tilladelse, og det andet, på det resterende catalanske område.

75.2 I denne bekendtgørelse forstås ved den reelle afstand den mindsteafstand, der skal kunne køres ved brug af de eksisterende offentlige veje for at komme fra ét anlæg til et andet, på det tidspunkt, hvor det catalanske agentur for industriel sikkerhed meddeler tilladelse.

3. Ved anlæg, som allerede var i drift på tidspunktet for dette dekrets ikrafttræden, kan de i stk. 1, litra a), fastsatte afstande reduceres med op til 20%.«

23 Artikel 79, stk. 1, litra c), i dekret nr. 30/2010 præciserer, at i de situationer, der er omhandlet i den gældende lovgivning, kan indehaverne af anlæg til teknisk kontrol forbyde kørsel med køretøjer i overensstemmelse med instrukser og fremgangsmåder, der er godkendt af det catalanske agentur for industriel sikkerhed.

24 Det anføres i præambelen til dekret 45/2010:

»[...] Udbuddet af tjenesteydelser vedrørende teknisk kontrol med køretøjer skal tilpasses det eksisterende behov, både for at dække områder, der er mangelfuldt dækkede, for at opnå en tilnærmelse af tjenesteydelsen til brugerne og for at reducere underskuddet af eksisterende tjenesteydelser i de områder, hvor der er en høj koncentration af anlæg til teknisk kontrol, og hvor ventetiderne er længst.

I forbindelse med udbuddet af tjenesteydelser vedrørende teknisk kontrol med køretøjer bør det undgås, at udbuddet på grund af dens territoriale kendetegn alene af hensyn til tjenesteydelsens rentabilitet i for høj grad koncentrerer i et bestemt område til skade for andre områder i landet, der, da de har en mindre vognpark, ikke dækkes, med de negative følger, dette har for brugerne. I de områder, hvor efterspørgslen er større som følge af et større antal af køretøjer, kan et øget antal anlæg medføre konkurrence mellem de erhvervsdrivende, idet de nedsætter kravene og dermed sænker tjenesteydelsens kvalitet.«

Twisten i hovedsagen og de præjudicielle spørgsmål

25 Den 5. maj 2010 anlagde OCA, en af de spanske erhvervsdrivende, der foretager teknisk kontrol med køretøjer, sag ved Tribunal Superior de Justicia de Cataluña (Cataloniens højesteret) med påstand om delvis ophævelse af dekret nr. 30/2010 og fuldstændig ophævelse af dekret nr. 45/2010 med den begrundelse, at lovgivningen om tilladelsesindehavere på området for industriel sikkerhed, som undergiver disse en administrativ tilladelsesordning, og fastlæggelsen af denne tilladelsesordnings betingelser og forpligtelser er i strid med tjenesteydelsesdirektivet.

- 26 Fire andre indehavere af anlæg til teknisk kontrol med køretøjer, Itevelesa, Applus, Certio og ATI samt den selvstyrende region Catalonien, har afgivet indlæg til støtte for de i hovedsagen omhandlede dekreters lovlighed.
- 27 Ved afgørelse af 25. april 2012 gav Cataloniens højesteret (Tribunal Superior de Justicia de Cataluña) sagsøgeren medhold i klagen og ophævede dels de bestemmelser i dekret nr. 30/2010, som regulerer ordningen for tilladelse til indehavere af anlæg til teknisk kontrol med køretøjer (herefter »indehaverne«), dels dekret nr. 45/2010 i dets helhed med den begrundelse, at denne ordning var i strid med lov nr. 17/2009 om fri adgang til tjenesteydelser og udøvelse heraf (Ley 17/2009 sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio) af 23. november 2009, som gennemførte tjenesteydelsesdirektivet i spansk ret.
- 28 Itevelesa, Applus, Certio og ATI iværksatte appel til prøvelse af denne afgørelse ved Tribunal Supremo. Denne ret imødekom den selvstyrende region Cataloniens anmodning om at blive anset for en interesseret part i sagen som sagsøgt.
- 29 I forbindelse med disse appelsager har den forelæggende ret udtrykt tvivl med hensyn til tjenesteydelsesdirektivets anvendelse på teknisk kontrol med køretøjer, idet dette direktivs artikel 2, stk. 2, litra d), efter rettens opfattelse kan fortolkes på to forskellige måder. Ifølge en første fortolkning er oprettelsen af anlæg til teknisk kontrol knyttet til trafiksikkerhed og henhører af den grund under den fælles transportpolitik. Ifølge en anden fortolkning nærmer tjenesteydelserne vedrørende teknisk kontrol med køretøjer, som leveres af kommercielle virksomheder mod vederlag, der betales af brugeren, sig dels certificering eller prøvning, dels kontrol, som i overensstemmelse med 33. betragtning til nævnte direktiv falder ind under direktivets anvendelsesområde.
- 30 Den forelæggende ret er i øvrigt i tvivl om, hvorvidt den retssikrende ret til at forbyde kørsel med køretøjer, som de erhvervsdrivende råder over, henhører under »virksomhed, som er forbundet med udøvelse af offentlig myndighed« som omhandlet i tjenesteydelsesdirektivets artikel 2, stk. 2, litra i).
- 31 Den forelæggende ret har ligeledes rejst spørgsmål om samspillet mellem dette direktiv og direktiv 2009/40 med henblik på at fastslå, om adgang til at foretage teknisk kontrol med køretøjer kan underlægges en tilladelsesordning. I denne henseende har retten henvist til dom Kommissionen mod Portugal (C-438/08, EU:C:2009:651), i hvilken Domstolen fandt, at direktiv 2009/40 ingen bestemmelser indeholder vedrørende adgangen til at drive bilsynsvirksomhed.
- 32 Endelig vedrører den forelæggende rets tvivl den forpligtelse, der påhviler indehaverne i forbindelse med den tilladelsesordning, der er gennemført ved den nationale lovgivning, til at overholde den territoriale plan, som af grunde, der knytter sig til nødvendigheden af at sikre en passende geografisk dækning, kvalitet i tjenesteydelsen og konkurrence mellem de erhvervsdrivende, begrænser antallet af anlæg til teknisk kontrol på grundlag af to kriterier, som for det første vedrører et krav om en mindstefastand mellem samme virksomheds eller samme virksomhedssammenslutnings anlæg og for det andet vedrører et forbud mod at have en markedsandel på mere end 50%. I denne henseende er den catalanske konkurrencemyndighed af den opfattelse, at disse kriterier ikke er begrundede i tvingende almene hensyn, og at denne territoriale plan uberettiget har begrænset konkurrencen ved at begrænse nye erhvervsdrivendes adgang til markedet.
- 33 Under disse omstændigheder har højesteret besluttet at udsætte sagen og forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:
- »1) Udelukker artikel 2, stk. 2, litra d), i tjenesteydelsesdirektivet teknisk kontrol med køretøjer [...] fra dette direktivs anvendelsesområde, når den i henhold til nationale bestemmelser udføres af private virksomheder under en medlemsstats myndigheders tilsyn?

- 2) Såfremt det første spørgsmål besvares benægtende (dvs., hvis [virksomhed, der består i teknisk kontrol med køretøjer] principielt falder inden for anvendelsesområdet for tjenesteydelsesdirektivet), spørges, om udelukkelsesgrunden i direktivets artikel 2, stk. 2, litra i), finder anvendelse, eftersom de private virksomheder, der leverer tjenesteydelsen, som beskyttende foranstaltning har mulighed for at forbyde kørsel med de køretøjer, som udviser sådanne sikkerhedsmangler, at deres anvendelse indebærer en umiddelbar fare?
- 3) Såfremt tjenesteydelsesdirektivet finder anvendelse på [virksomhed, der består i teknisk kontrol med køretøjer], spørges, om direktivet, sammenholdt med artikel 2 i direktiv 2009/40, skal fortolkes således, at det i alle tilfælde er muligt at betinge disse aktiviteter af en forudgående administrativ tilladelse? Påvirkes svaret af konstateringerne i præmis 26 i dom Kommissionen mod Portugal (C-438/08, EU:C:2009:651)?«
- 4) Er en national lovgivning, hvorved antallet af tilladelser til anlæg til teknisk kontrol er underlagt indholdet af en territorial plan, hvori den kvantitative begrænsning bl.a. begrundes med et ønske om at sikre en passende territorial dækning, sikre kvaliteten i ydelsen og fremme konkurrencen mellem de økonomiske aktører, idet der med henblik herpå inkluderes elementer om økonomisk planlægning, forenelig med artikel 10 og 14 i tjenesteydelsesdirektivet – og såfremt dette direktiv ikke finder anvendelse – artikel 49 TEUF?«

Om de præjudicielle spørgsmål

Om Domstolens kompetence

- 34 Applus og ATI har bestridt, at anmodningen om præjudiciel afgørelse kan antages til realitetsbehandling med den begrundelse, at tvisten i hovedsagen ikke indeholder grænseoverskridende elementer, men angår en rent intern situation.
- 35 I denne henseende skal det bemærkes, at en national lovgivning som den i hovedsagen omhandlede – som ifølge dens ordlyd finder anvendelse uden forskel på spanske statsborgere og statsborgere i andre medlemsstater – i almindelighed kun kan være omfattet af bestemmelserne om de grundlæggende rettigheder, som er sikret ved EUF-traktaten, for så vidt som den vedrører situationer, der har en forbindelse med samhandelen mellem medlemsstaterne (jf. i denne retning dom Sokoll-Seebacher, C-367/12, EU:C:2014:68, præmis 10 og den deri nævnte retspraksis).
- 36 Det kan imidlertid i det foreliggende tilfælde på ingen måde udelukkes, at virksomheder med hjemsted i andre medlemsstater end Kongeriget Spanien har været eller er interesseret i at tilbyde tjenesteydelser vedrørende teknisk kontrol med køretøjer i sidstnævnte medlemsstat.
- 37 Under disse omstændigheder kan anmodningen om præjudiciel afgørelse antages til realitetsbehandling.

Om realiteten

Det første spørgsmål

- 38 Med det første spørgsmål ønsker den forelæggende ret oplyst, om tjenesteydelsesdirektivet finder anvendelse på teknisk kontrol med køretøjer.

- 39 Det skal indledningsvis bemærkes, at ifølge dette direktivs artikel 2, stk. 2, litra d), finder direktivet ikke anvendelse på »tjenesteydelser på transportområdet, herunder havnetjenester, der falder ind under [EUF-]traktatens afsnit [VI]«.
- 40 Idet begrebet »tjenesteydelser på transportområdet« som omhandlet i denne bestemmelse ikke udtrykkeligt er defineret i tjenesteydelsesdirektivet, skal der derfor foretages en afgrænsning af dets rækkevidde.
- 41 Hvad for det første angår ordlyden af tjenesteydelsesdirektivets artikel 2, stk. 2, litra d), skal det fremhæves, at det udtryk, som denne bestemmelse anvender i samtlige sprogversioner undtagen den tyske, dvs. »tjenesteydelser på transportområdet«, har en bredere rækkevidde end rækkevidden af udtrykket »transporttjenester«, som det er anvendt i 21. betragtning til dette direktiv, for at betegne »bytransport, hyrevogns- og ambulancekørsel og havnetjenester«.
- 42 Det bemærkes med hensyn til denne sproglige forskel, at det følger af Domstolens faste praksis, at den formulering, der er anvendt i en af sprogversionerne af en EU-retlig bestemmelse, ikke kan tjene som eneste grundlag for bestemmelsens fortolkning eller tillægges større betydning end de øvrige sprogversioner. EU-bestemmelserne skal nemlig fortolkes og anvendes ensartet i lyset af de versioner, der er udfærdiget på alle Unionens sprog. I tilfælde af uoverensstemmelse mellem de forskellige sproglige versioner af en EU-retlig tekst skal den pågældende bestemmelse fortolkes på baggrund af den almindelige opbygning af og formålet med den ordning, som den er led i (jf. dom *Kurcums Metal*, C-558/11, EU:C:2012:721, præmis 48 og den deri nævnte retspraksis).
- 43 Som det fremgår af denne doms præmis 41, skal det bemærkes, at samtlige sprogversioner af tjenesteydelsesdirektivets artikel 2, stk. 2, litra d), undtagen den tyske sprogversion, anvender udtrykket »tjenesteydelser på transportområdet«, der kan finde anvendelse. Bestemmelsens almindelige opbygning og formålet hermed understøtter denne konklusion.
- 44 Det fremgår således af forarbejderne til tjenesteydelsesdirektivet, at udelukkelsen af »tjenesteydelser på transportområdet« med vilje blev formuleret således, at det skulle svare til ordlyden af artikel 51 EF, som nu er artikel 58 TEUF, hvis stk. 1 fastsætter, at »den frie udveksling af tjenesteydelser på transportområdet omfattes af bestemmelserne i afsnittet vedrørende transport«.
- 45 Anvendelsen af udtrykket »tjenesteydelser på transportområdet« viser følgelig EU-lovgivers hensigt om ikke at begrænse udelukkelsen i tjenesteydelsesdirektivets artikel 2, stk. 2, litra d), til kun transportmidler som sådanne.
- 46 Denne udelukkelse må derfor – som generaladvokaten har anført i punkt 28 i forslaget til afgørelse – fortolkes som omfattende ikke alene enhver fysisk handling, der involverer at flytte personer eller varer fra ét sted til et andet ved brug af et køretøj, luftfartøj eller søfartøj, men også enhver tjenesteydelse, som er snævert forbundet hermed.
- 47 Ganske vist har den tekniske kontrol med køretøjer en underordnet karakter i forhold til transporttjenester. En sådan kontrol gør sig dog gældende som en nødvendig forudsætning for udøvelsen af hovedvirksomheden, som er transport, således som det fremgår af formålet om trafiksikkerhed, der danner grundlaget for den tekniske kontrol med køretøjer.
- 48 Det skal for det andet bemærkes, at denne fortolkning understøttes af formålet med direktiv 2009/40 om teknisk kontrol med køretøjer, der, selv om det – således som Domstolen fastslog i dom *Kommissionen mod Portugal* (C-438/08, EU:C:2009:651, præmis 26) – ingen bestemmelser indeholder om reglerne vedrørende adgangen til at foretage teknisk kontrol med køretøjer, regulerer indholdet af denne virksomhed og tager udtrykkeligt sigte på, som det anføres i anden betragtning hertil, at sikre trafiksikkerheden. Et sådant formål fremgår ligeledes udtrykkeligt af 3. og 43. betragtning til direktiv 2014/45, som har afløst direktiv 2009/40.

- 49 I denne henseende må det konstateres, at direktiv 2009/40 og 2014/45 blev vedtaget på grundlag af henholdsvis artikel 71 EF og 91 TEUF, idet begge af disse bestemmelser er at finde i henholdsvis EF-traktaten og EUF-traktaten, i afsnittet med overskriften »Transport«, der udgør det retsgrundlag, som udtrykkeligt bemyndiger EU-lovgiver til at fastsætte »foranstaltninger til forbedring af transportsikkerheden«. Det fremgår imidlertid af forarbejderne til tjenesteydelsesdirektivet, at EU-lovgiver har haft til hensigt, at tjenesteydelser, der reguleres af bestemmelser, der er vedtaget på grundlag af artikel 71 EF, er udelukket fra dette direktivs anvendelsesområde.
- 50 Følgelig skal teknisk kontrol med køretøjer forstås som »tjenesteydelser på transportområdet« som omhandlet i tjenesteydelsesdirektivets artikel 2, stk. 2, litra d).
- 51 For så vidt som den forelæggende ret har bemærket, at den nævnte virksomhed minder om certificering eller prøvning, må det konstateres, at den omstændighed, at certificering eller prøvning i medfør af 33. betragtning til tjenesteydelsesdirektivet er omfattet af dette direktiv – således som generaladvokaten har anført i punkt 32 i forslaget til afgørelse – ikke berører den generelle udelukkelse af tjenesteydelser på transportområdet fra anvendelsesområdet for nævnte direktiv.
- 52 Det må følgelig konstateres, at tjenesteydelsesdirektivet ikke finder anvendelse på virksomhed, der består i teknisk kontrol med køretøjer, der, eftersom det henhører under tjenesteydelser på transportområdet – i overensstemmelse med artikel 58, stk. 1, TEUF – heller ikke er underlagt EUF-traktatens bestemmelser om fri udveksling af tjenesteydelser.
- 53 Under disse omstændigheder skal den i hovedsagen omhandlede nationale lovgivning undersøges i lyset af EUF-traktatens bestemmelser om etableringsfrihed, der er direkte anvendelige på transport, og ikke ved hjælp af traktatens afsnit vedrørende transport (jf. i denne retning dom Yellow Cab Verkehrsbetrieb, C-338/09, EU:C:2010:814, præmis 33).
- 54 Henset til det ovenstående skal det første spørgsmål besvares med, at tjenesteydelsesdirektivets artikel 2, stk. 2, litra d), skal fortolkes således, at virksomhed, der består i teknisk kontrol med køretøjer, er udelukket fra dette direktivs anvendelsesområde.

Det andet spørgsmål

- 55 Med det andet spørgsmål har den forelæggende ret anmodet Domstolen om at oplyse, om artikel 51, stk. 1, TEUF skal fortolkes således, at virksomhed, der består i teknisk kontrol med køretøjer, som den, der er omfattet af den lovgivning, der finder anvendelse i Catalonien, er forbundet med udøvelse af offentlig myndighed i denne bestemmelses forstand, henset til den ret til at forbyde kørsel, som de erhvervsdrivende råder over, når et køretøj i forbindelse med en kontrol udviser sikkerhedsmangler, som indebærer en umiddelbar fare.
- 56 Det skal indledningsvis bemærkes, at Domstolen allerede for så vidt angår virksomhed, der består i teknisk kontrol med køretøjer, der udøves af private organer i Portugal, har fastslået, at beslutningen om, hvorvidt den tekniske kontrol skal certificeres eller ej, ikke indebærer nogen beslutningsautonomi, der kan udgøre udøvelse af beføjelser som offentlig myndighed, og blev truffet inden for rammerne af et direkte statsligt tilsyn (jf. dom Kommissionen mod Portugal, C-438/08, EU:C:2009:651, præmis 41). Domstolen har desuden udtalt, at disse organer, i forbindelse med deres virksomhed, ikke råder over tvangsbeføjelser, idet sanktionerne i tilfælde af manglende overholdelse af reglerne om bilsyn henhører under politiet og de retslige myndigheder (jf. dom Kommissionen mod Portugal, C-438/08, EU:C:2009:651, præmis 44).
- 57 I den foreliggende sag skal det for det første bemærkes, at artikel 2 i direktiv 2009/40 udtrykkeligt fastsætter, at når medlemsstaterne vælger at overlade den tekniske kontrol til private organer, skal disse sidstnævnte virke under statens direkte tilsyn.

- 58 Dette statslige tilsyn blev netop indført ved den pågældende nationale lovgivning, idet artikel 79, stk. 1, litra c), i dekret nr. 30/2010 anfører, at beslutningen om forbud mod kørsel kun kan træffes »i de situationer, der er omhandlet i den gældende lovgivning« og »i overensstemmelse med instrukser og fremgangsmåder, der er godkendt af det catalanske agentur for industriel sikkerhed«.
- 59 I betragtning af de oplysninger, som den forelæggende ret har forelagt efter en anmodning om uddybende oplysninger, som Domstolen har udbedt sig i medfør af artikel 101 i dens procesreglement, må det for det andet konstateres, at ejeren af et køretøj, for hvilket der er nedlagt forbud mod kørsel, har mulighed for at indgive en klage til en teknisk mellemmand – en embedsmand, der varetager tilsynet og kontrollen med anlæg til teknisk kontrol med køretøjer – og at denne mellemmand kan omstøde beslutningen om forbud mod kørsel. I tilfælde af, at ejeren af køretøjet gør indsigelse mod forbuddet mod kørsel af køretøjet, har alene de myndigheder under regeringen for den selvstyrende region Catalonien, der er ansvarlige for trafik og politi, beføjelse til at træffe bestemmelse om håndhævelsesforanstaltninger eller fysisk tvang.
- 60 Retten til at nedlægge forbud mod kørsel med et køretøj, som indehaverne af anlæg til teknisk kontrol råder over, når de opdager mangler, som indebærer en umiddelbar fare, er således underlagt de kompetente myndigheders tilsyn og ledsages ikke af nogen håndhævelses- eller tvangsbeføjelser. Følgelig kan denne ret ikke anses for direkte og specifikt forbundet med udøvelse af offentlig myndighed.
- 61 Det følger af det ovenstående, at artikel 51, stk. 1, TEUF skal fortolkes således, at virksomhed, der består i teknisk kontrol med køretøjer, som den, der er omfattet af den i hovedsagen omhandlede lovgivning, ikke er forbundet med udøvelse af offentlig myndighed i denne bestemmelses forstand, uanset den omstændighed, at de erhvervsdrivende råder over en ret til at forbyde kørsel, når et køretøj i forbindelse med en kontrol udviser sikkerhedsmangler, som indebærer en umiddelbar fare.

Om det tredje og det fjerde spørgsmål

- 62 Med det tredje og det fjerde spørgsmål, der skal behandles samlet, ønsker den forelæggende ret oplyst, om artikel 49 TEUF er til hinder for en national lovgivning som den i hovedsagen omhandlede, der alene forbeholder virksomhed, der består i teknisk kontrol med køretøjer, for erhvervsdrivende, der er indehavere af en forudgående administrativ tilladelse, hvis meddelelse er betinget af, at de erhvervsdrivende overholder en territorial plan, som indeholder et krav om en mindsteafstand og et krav om en maksimal markedsandel.
- 63 Hvad for det første angår forpligtelsen til at indhente en forudgående administrativ tilladelse for at udøve virksomhed, der består i teknisk kontrol med køretøjer, har Domstolen allerede haft lejlighed til at udtale, at direktiv 2009/40 ingen bestemmelser indeholder vedrørende adgangen til at udøve denne virksomhed (jf. i denne retning dom Kommissionen mod Portugal, C-438/08, EU:C:2009:651, præmis 26).
- 64 I mangel af harmonisering i denne henseende har medlemsstaterne imidlertid bevaret kompetencen til at fastsætte disse betingelser, men er dog forpligtede til at udøve deres kompetence på dette område under iagttagelse af de grundlæggende friheder, som er sikret ved EUF-traktaten (jf. i denne retning dom Nasiopoulos, C-575/11, EU:C:2013:430, præmis 20 og den deri nævnte retspraksis).
- 65 I den foreliggende sag skal det konstateres, at artikel 2 i direktiv 2009/40 udtrykkeligt bekræfter, at medlemsstaterne har denne kompetence, ved at præcisere, at den tekniske kontrol med køretøjer kan udøves af private organer eller virksomheder, der er udpeget af staten og behørigt autoriserede, og som virker under dens direkte tilsyn.

- 66 Selv om EU-retten følger ikke er til hinder for, at en medlemsstat betinger virksomhed vedrørende teknisk kontrol med køretøjer af, at der meddeles en forudgående tilladelse, forholder det sig ikke desto mindre således, at en sådan tilladelsesordning, som anført i denne doms præmis 64, skal overholde EU-retten og navnlig artikel 49 TEUF.
- 67 Det skal således bemærkes, at ifølge Domstolens faste praksis er artikel 49 TEUF til hinder for begrænsninger i etableringsfriheden, dvs. for enhver form for national foranstaltning, der kan gøre det vanskeligere eller mindre attraktivt for unionsborgerne at udøve den i EUF-traktaten sikrede etableringsfrihed. Restriktionsbegrebet omfatter foranstaltninger truffet af en medlemsstat, som, selv om de anvendes uden forskel, påvirker adgangen til markedet for virksomheder fra andre medlemsstater og således hindrer samhandelen inden for Unionen (jf. i denne retning dom *Soa Nazionale Costruttori*, C-327/12, EU:C:2013:827, præmis 45 og den deri nævnte retspraksis).
- 68 I den foreliggende sag stiller den i hovedsagen omhandlede lovgivning som betingelse for meddelelse af en forudgående tilladelse, at der overholdes et krav om, at samme virksomheds eller samme virksomhedssammenslutnings anlæg skal overholde visse mindsteafstande og ikke må have en markedsandel på mere end 50%.
- 69 Det må derfor konstateres, at sådanne bestemmelser, under hensyn til den retspraksis, der er nævnt i denne doms præmis 67, kan gøre det vanskeligere og mindre attraktivt for erhvervsdrivende fra andre medlemsstater at udøve deres virksomhed gennem et fast driftssted på den selvstyrende region Cataloniens område.
- 70 Følgelig udgør den nævnte lovgivning en restriktion for etableringsfriheden i artikel 49 TEUF's forstand.
- 71 Under disse omstændigheder skal det for det andet prøves, om de i hovedsagen omhandlede bestemmelser objektivt set kan være begrundet.
- 72 I overensstemmelse med Domstolens faste praksis kan restriktioner for etableringsfriheden, som finder anvendelse uden forskelsbehandling på grundlag af nationalitet, nemlig accepteres, såfremt de er begrundede i tvingende almene hensyn, såfremt de er egnede til at sikre, at det tilstræbte formål nås, og såfremt de ikke går ud over, hvad der er nødvendigt med henblik på at nå dette mål (jf. i denne retning dom *Ottica New Line*, C-539/11, EU:C:2013:591, præmis 33 og den deri nævnte retspraksis).
- 73 I hovedsagen må det for det første fastslås, at den pågældende nationale lovgivning finder anvendelse uden forskel på alle erhvervsdrivende.
- 74 Hvad for det andet angår de mål, der forfølges med den nævnte lovgivning, har den selvstyrende region Catalonien og den spanske regering gjort gældende, at lovgivningen – ved at tillade en passende lokal dækning, ved at sikre kvaliteten i tjenesteydelsen og ved at fremme konkurrencen, som det udtrykkeligt fremgår af præambelen til dekret nr. 45/2010, tilsigter på samme tid at beskytte forbrugerne og sikre trafiksikkerheden. Ifølge Domstolens faste praksis udgør både forbrugerbeskyttelse (jf. i denne retning domme *Attanasio Group*, C-384/08, EU:C:2010:133, præmis 50, og *Essent m.fl.*, C-105/12 – C-107/12, EU:C:2013:677, præmis 58) og nødvendigheden af at varetage trafiksikkerheden (dom *Kommissionen mod Portugal*, C-438/08, EU:C:2009:651, præmis 48 og den deri nævnte retspraksis) tvingende almene hensyn, der kan begrunde restriktioner for etableringsfriheden.
- 75 Følgelig må det for det tredje prøves, om de i hovedsagen omhandlede restriktive betingelser, som de er angivet i denne doms præmis 68, er egnede til at sikre virkeliggørelsen af de mål, som forfølges, og ikke går ud over, hvad der er nødvendigt for at opnå disse mål.

- 76 Det er bl.a. nødvendigt at sikre, at den måde, hvorpå en national lovgivning som den i hovedsagen omhandlede forfølger de nævnte mål, ikke er usammenhængende. Det fremgår nemlig af Domstolens praksis, at såvel den nationale lovgivning i dens helhed som de forskellige relevante bestemmelser kun egner sig til at sikre gennemførelsen af det påberåbte mål, hvis de faktisk forfølger målet hermed på en sammenhængende og systematisk måde (jf. i denne retning dom *Ottica New Line di Accardi Vincenzo*, C-539/11, EU:C:2013:591, præmis 47 og den deri nævnte retspraksis).
- 77 I denne henseende tilkommer det i sidste instans den nationale ret, som er enekompetent til at bedømme de faktiske omstændigheder i hovedsagen og til at fortolke den nationale lovgivning, at afgøre, om og i hvilket omfang denne lovgivning opfylder disse krav. Domstolen, hvis opgave det er at give den forelæggende ret et fyldestgørende svar, er dog kompetent til på grundlag af det i hovedsagen oplyste samt de for Domstolen indgivne skriftlige og mundtlige indlæg at vejlede den nationale ret på en sådan måde, at denne kan træffe afgørelse (dom *Sokoll-Seebacher*, C-367/12, EU:C:2014:68, præmis 40 og den deri nævnte retspraksis).
- 78 I den foreliggende sag har den første betingelse, som – således som det fremgår af artikel 75, stk. 1, i dekret nr. 30/2010 – består i at sikre, at mindsteafstandene mellem anlæg til teknisk kontrol af køretøjer overholdes – som det er anført i præambelen til dekret nr. 45/2010 – til formål at tilskynde erhvervsdrivende til at etablere sig i isolerede områder på territoriet. Ved at kræve overholdelse af mindsteafstande mellem anlæg, der ikke tilhører konkurrerende virksomheder, men samme virksomhed eller samme virksomhedssammenslutning, er det imidlertid på ingen måde ud fra de for Domstolen foreliggende oplysninger godtgjort, at en sådan betingelse i sig selv vil gøre det muligt at opfylde et sådant mål, og dette så meget desto mere, som den selvstyrende region Catalonien ikke under retsmødet har anført, at disse erhvervsdrivende vil være forpligtet til at etablere sig i disse isolerede områder.
- 79 Hvad angår den anden betingelse, der forbyder erhvervsdrivende at have en markedsandel på mere end 50% på markedet for tjenesteydelser vedrørende teknisk kontrol med køretøjer, fremgår det af den i hovedsagen omhandlede lovgivning, at denne betingelse har til formål at sikre kvaliteten af tjenesteydelserne vedrørende teknisk kontrol og, som følge heraf, at sikre forbrugerbeskyttelsen.
- 80 En sådan betingelse, for så vidt som den kan få indvirkning på allerede eksisterende anlæg til teknisk kontrol af køretøjer i Catalonien såvel som på markedsstrukturen, synes derfor ikke umiddelbart at kunne bidrage til forbrugerbeskyttelsen.
- 81 I denne henseende skal det for så vidt angår formålet om tjenesteydelsens kvalitet bemærkes, at indholdet af tjenesteydelserne vedrørende teknisk kontrol med køretøjer – som generaladvokaten har anført i punkt 75 i forslaget til afgørelse – er genstand for harmonisering på EU-plan.
- 82 Artikel 1, stk. 2, i direktiv 2009/40, sammenholdt med dettes bilag I og II, fastsætter nemlig præcise rammer for de køretøjer, der skal afprøves, kontrollens hyppighed og de kontrolpunkter, som er obligatoriske, på en sådan måde, at der – som det i det væsentlige fremhæves i 26. betragtning til nævnte direktiv – sikres en kvalitetsstandard for tjenesteydelser vedrørende teknisk kontrol af køretøjer inden for Unionen. Disse rammer udgør ifølge femte betragtning til samme direktiv de minimumsstandarder og -metoder, som der skal tages hensyn til i forbindelse med efterprøvelsen af proportionaliteten.
- 83 Det tilkommer derfor den forelæggende ret at efterprøve, om de to betingelser, der er fastsat i den i hovedsagen omhandlede lovgivning, for at der kan meddeles tilladelse til at foretage teknisk kontrol af køretøjer, er egnede til at sikre, at målene om forbrugerbeskyttelse og trafikikkerhed opnås på en sammenhængende og systematisk måde.

84 Henset til ovenstående betragtninger skal det tredje og det fjerde spørgsmål besvares med, at artikel 49 TEUF skal fortolkes således, at den er til hinder for en lovgivning som den i hovedsagen omhandlede, der undergiver en virksomheds eller en virksomhedssammenslutnings oprettelse af et anlæg til teknisk kontrol med køretøjer en betingelse om for det første, at der skal være en mindsteafstand mellem dette anlæg og de anlæg, som denne virksomhed eller virksomhedssammenslutning allerede er meddelt tilladelse for, og for det andet, at nævnte virksomhed eller nævnte virksomhedssammenslutning ikke, såfremt en sådan tilladelse blev meddelt, har en markedsandel på mere end 50%, medmindre det godtgøres – hvilket det tilkommer den forelæggende ret at efterprøve – at denne betingelse reelt er egnet til at opnå målene om forbrugerbeskyttelse og trafiksikkerhed og ikke går ud over, hvad der er nødvendigt i denne henseende.

Sagens omkostninger

85 Da sagens behandling i forhold til hovedsagens parter udgør et led i den sag, der verserer for den forelæggende ret, tilkommer det denne at træffe afgørelse om sagens omkostninger. 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 (Anden Afdeling) for ret:

- 1) Artikel 2, stk. 2, litra d), i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/123/EF af 12. december 2006 om tjenesteydelser i det indre marked skal fortolkes således, at virksomhed, der består i teknisk kontrol med køretøjer, er udelukket fra dette direktivs anvendelsesområde.
- 2) Artikel 51, stk. 1, TEUF skal fortolkes således, at virksomhed, der består i teknisk kontrol med køretøjer, som den, der er omfattet af den i hovedsagen omhandlede lovgivning, ikke er forbundet med udøvelse af offentlig myndighed i denne bestemmelses forstand, uanset den omstændighed, at de erhvervsdrivende råder over en ret til at forbyde kørsel, når et køretøj i forbindelse med en kontrol udviser sikkerhedsmangler, som indebærer en umiddelbar fare.
- 3) Artikel 49 TEUF skal fortolkes således, at den er til hinder for en lovgivning som den i hovedsagen omhandlede, der undergiver en virksomheds eller en virksomhedssammenslutnings oprettelse af et anlæg til teknisk kontrol med køretøjer en betingelse om, for det første, at der skal være en mindsteafstand mellem dette anlæg og de anlæg, som denne virksomhed eller virksomhedssammenslutning allerede er meddelt tilladelse for, og for det andet, at nævnte virksomhed eller nævnte virksomhedssammenslutning ikke, såfremt en sådan tilladelse blev meddelt, har en markedsandel på mere end 50%, medmindre det godtgøres – hvilket det tilkommer den forelæggende ret at efterprøve – at denne betingelse reelt er egnet til at opnå målene om forbrugerbeskyttelse og trafiksikkerhed og ikke går ud over, hvad der er nødvendigt i denne henseende.

Underskrifter