



Samling af Afgørelser

DOMSTOLENS DOM (Femte Afdeling)

4. september 2014*

»Præjudiciel forelæggelse — vejtransport — størrelsen af de mindstedriftsomkostninger, der fastsættes af et organ, som repræsenterer de omhandlede operatører — sammenslutning af virksomheder — konkurrencebegrænsning — almen interesse — færdselssikkerhed — proportionalitet«

I de forenede sager C-184/13 – C-187/13, C-194/13, C-195/13 og C-208/13

angående anmodninger om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 267 TEUF, indgivet af Tribunale amministrativo regionale per il Lazio (Italien) ved afgørelser af 17. januar 2013, indgået til Domstolen den 12. og den 15. april 2013, i sagerne

API – Anonima Petroli Italiana SpA

mod

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti,

Ministero dello Sviluppo economico,

procesdeltagere:

FEDIT – Federazione Italiana Trasportatori,

Bertani Remo di Silvio Bertani e C. Srl,

Transfrigoroute Italia Assotir,

Confartigianato Trasporti (sag C-184/13),

ANCC-Coop – Associazione Nazionale Cooperative di Consumatori,

ANCD – Associazione Nazionale Cooperative Dettaglianti,

Sviluppo Discount SpA,

Centrale Adriatica Soc. coop.,

Coop Consorzio Nord Ovest Soc. cons. arl,

Coop Italia Consorzio Nazionale non Alimentari Soc. coop.,

Coop Centro Italia Soc. coop.,

* Processprog: italiensk.

Tirreno Logistica Srl,
Unicoop Firenze Soc. coop.,
Conad – Consorzio Nazionale Dettaglianti Soc. coop.,
Conad Centro Nord Soc. coop.,
Commercianti Indipendenti Associati Soc. coop.,
Conad del Tirreno Soc. coop.,
Pac2000A Soc. coop.,
Conad Adriatico Soc. coop.,
Conad Sicilia Soc. coop.,
Sicilconad Mercurio Soc. coop.

mod

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti,
Ministero dello Sviluppo economico,
Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica,
Osservatorio sulle attività di autotrasporto,
Autorità garante della concorrenza e del mercato,

procedetagger:

Unatras – Unione Nazionale Associazioni Autostrastoporto Merci,
BrT SpA,
Coordinamento Interprovinciale FAI,
FIAP – Federazione Italiana Autotrasporti Professionali (FIAP) (sag C-185/13),
Air Liquide Italia SpA m.fl.,
Omnitransit Srl,
Rivoira SpA,
SIAD – Società Italiana Acetilene e Derivati SpA

mod

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti,

Ministero dello Sviluppo economico

procedetaggere:

TSE Group Srl (sag C-186/13),

Confetra – Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica,

Fedespedit – Federazione Nazionale delle Imprese di Spedizioni Internazionali,

**Assolistica – Associazione Italiana Imprese di Logistica Magazzini Generali Frigoriferi
Terminal Operators Portuali,**

FISI – Federazione Italiana Spedizionieri Industriali,

Federagenti – Federazione Nazionale Agenti Raccomandatari Marittimi e Mediatori Marittimi,

Assofer – Associazione Operatori Ferroviari e Intermodali,

Anama – Associazione Nazionale Agenti Merci Aeree,

ACA Trasporti Srl,

Automerci Srl,

Eurospedit Srl,

Safe Watcher Srl,

Sogemar SpA,

Number 1 Logistic Group SpA

mod

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Osservatorio sulle Attività di Trasporto,

Ministero dello Sviluppo economico,

procedetaggere:

Legacoop Servizi,

Mancinelli Due Srl,

Intertrasporti Srl,

Confartigianato Trasporti (sag C-187/13),

Esso Italiana Srl

mod

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti,

Ministero dello Sviluppo economico,

processo del tagere:

Autosped G SpA,

Transfrigoroute Italia Assotir,

Confartigianato Trasporti (sag C-194/13),

Confindustria – Confederazione generale dell'industria italiana,

Unione Petrolifera,

AITEC – Associazione Italiana Tecnico Economica del Cemento,

ANCE – Associazione Nazionale Costruttori Edili,

ANFIA – Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica,

Assocarta – Associazione Italiana Fra Industriali della Carta Cartoni e Paste per Carta,

Assografici – Associazione Nazionale Italiana Industrie Grafiche Cartotecniche e Trasformatrici,

Assovetro – Associazione Nazionale degli Industriali del Vetro,

Confederazione Italiana Armatori,

Confindustria Ceramica,

Federacciai – Federazione imprese siderurgiche italiane,

Federalimentare – Federazione Italiana Industria Alimentare,

Federchimica – Federazione Nazionale Industria Chimica,

Italmopa – Associazione Industriale Mugnai d'Italia,

Burgo Group SpA,

Cartesar SpA,

Cartiera Lucchese SpA,

Cartiera del Garda SpA,

Cartiera Modesto Cardella SpA,

Eni SpA,

Polimeri Europa SpA,

Reno De Medici SpA,

Sca Packaging Italia SpA,

Shell Italia SpA,

Sicem Saga SpA,

Tamoil Italia SpA,

Totalerg SpA

mod

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti,

Ministero dello Sviluppo economico,

procedettagere:

FEDIT – Federazione Italiana Trasporti,

Autosped G SpA,

Consorzio Trasporti Europei Genova,

Transfrigoroute Italia Assotir,

Coordinamento Interprovinciale FAI,

FIAP – Federazione Italiana Autotrasporti Professionali,

Semenzin Fabio Autotrasporti

Conftrasporto,

Confederazione generale italiana dell'artigianato (sag C-195/13),

og

Autorità garante della concorrenza e del mercato

mod

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti,

Ministero dello Sviluppo economico,

procedettagere:

Legacoop Servizi,

Mancinelli Due Srl,

Intertrasporti Srl,

Roquette Italia SpA,
Coordinamento Interprovinciale FAI,
Conftrasporto,
Confartigianato Trasporti,
Transfrigoroute Italia Assotir,
FIAP – Federazione Italiana Autotrasporti Professionali
Ferrarelle SpA (sag C-208/13),

har

DOMSTOLEN (Femte Afdeling)

sammensat af afdelingsformanden, T. von Danwitz, og dommerne E. Juhász, A. Rosas, D. Šváby (refererende dommer) og C. Vajda,

generaladvokat: M. Szpunar

justitssekretær: fuldmægtig A. Impellizzeri,

på grundlag af den skriftlige forhandling og efter retsmødet den 7. april 2014,

efter at der er afgivet indlæg af:

- API – Anonima Petroli Italiana SpA ved avvocati F. Di Gianni og G. Coppo
- ANCC-Coop – Associazione Nazionale Cooperative di Consumatori m.fl. ved avvocati G. Roderi og A. Turi
- Confetra – Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica m.fl. ved avvocati C. Scoca, F. Scoca og F. Vetrò
- Esso Italiana Srl samt Confindustria – Confederazione generale dell'industria italiana m.fl. ved avvocati F. Di Gianni og G. Coppo
- Autorità garante della concorrenza e del mercato ved avvocato B. Caravita di Toritto
- Consorzio Trasporti Europei Genova ved avvocato G. Motta
- Semenzin Fabio Autotrasporti og Conftrasporto ved avvocati I. Di Costa og M. Maresca
- Roquette Italia SpA ved avvocati G. Giacomini, R. Damonte og G. Demartini
- den italienske regering ved G. Palmieri, som befuldmægtiget, bistået af avvocato dello Stato S. Fiorentino
- Europa-Kommissionen ved L. Malferrari, T. Vecchi, I. V. Rogalski og J. Hottiaux, som befuldmægtigede,

og idet Domstolen efter at have hørt generaladvokaten har besluttet, at sagen skal pådømmes uden forslag til afgørelse,

afsagt følgende

Dom

- 1 Anmodningerne om præjudiciel afgørelse vedrører fortolkningen af artikel 49 TEUF, 56 TEUF, 96 TEUF og 101 TEUF samt artikel 4, stk. 3, TEU.
- 2 Disse anmodninger er blevet fremsat i forbindelse med tvister mellem, i sag C-184/13, på den ene side API – Anonima Petroli Italiana SpA m.fl. og på den anden side Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (ministeriet for infrastruktur og transport) og Ministero dello Sviluppo economico (ministeriet for økonomisk udvikling), i sag C-185/13, på den ene side ANCC-Coop – Associazione Nazionale Cooperative di Consumatori m.fl. og på den anden side Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ministero dello Sviluppo economico, Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica (departement for vejtransport og logistik, herefter »Consulta«), Osservatorio sulle attività di autotrasporto (herefter »Osservatorio«) og Autorità garante della concorrenza e del mercato, i sag C-186/13, på den ene side Air Liquide Italia SpA m.fl. og på den anden side Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti og Ministero dello Sviluppo economico, i sag C-187/13, på den ene side Confetra – Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica m.fl. og på den anden side Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Osservatorio sulle Attività di Trasporto og Ministero dello Sviluppo economico, i sagerne C-194/13, C-195/13 og C-208/13, på den ene side henholdsvis Esso Italiana Srl, Confindustria, Confederazione generale dell'industria italiana m.fl. og Autorità garante della concorrenza e del mercato og på den anden side Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti og Ministero dello Sviluppo economico vedrørende nogle foranstaltninger, hvorved der blev fastsat mindstedriftsomkostninger på området for vejgodstransportsektoren for tredjemands regning.

Retsforskrifter

EU-retten

- 3 I henhold til artikel 1 og 2 i forordning (EØF) i Rådets forordning nr. 4058/89 om prisdannelsen for vejgodstransport mellem medlemsstaterne (EUT L 390, s. 1) aftales priserne for vejgodstransport for tredjemands regning mellem medlemsstaterne frit. Det anføres i tredje betragtning til forordningen, at »fri prisdannelse for vejgodstransport er den tarifordning, der bedst falder i tråd med virkeliggørelsen af et frit transportmarked, således som Rådet har bestemt det, med målsætningerne for det indre marked og med nødvendigheden af at skabe et tarifieringssystem, som kan anvendes på ensartet vis i hele Fællesskabet«.
- 4 Det anføres i fjerde betragtning til forordning (EF) nr. 1072/2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel (EUT L 300, s. 72), at »[i]ndførelsen af en fælles transportpolitik omfatter fjernelse af enhver restriktion over for den virksomhed, der udfører transporttjenesteydelsen, på grundlag af nationalitet eller som følge af, at virksomheden er etableret i en anden medlemsstat end den medlemsstat, hvor tjenesteydelsen skal udføres«. I sjette betragtning til den pågældende forordning anføres, at »[d]en gradvise færdiggørelse af det fælles europæiske marked bør føre til afskaffelse af begrænsningerne for adgang til medlemsstaternes hjemmemarkeder. Der bør dog i denne forbindelse tages hensyn til kontrollens effektivitet og udviklingen i beskæftigelsesforholdene i erhvervet, harmoniseringen af reglerne for bl.a. håndhævelse, infrastrukturafgifter samt sociallovgivningen og lovgivningen på området for sikkerhed«.

- 5 Artikel 8, stk. 1, i forordning nr. 1072/2009 bestemmer, at »[e]nhver transportvirksomhed, der udfører godskørsel for fremmed regning, som er indehaver af en fællesskabstilladelse, og hvis fører, såfremt denne er statsborger i et tredjeland, er i besiddelse af en førerattest, har adgang til på de betingelser, der er fastsat i dette kapitel, at udføre cabotagekørsel«.
- 6 Samme forordnings artikel 9, stk. 1, bestemmer:
- »Udførelsen af cabotagekørsel er, medmindre der i de fællesskabsretlige regler er truffet bestemmelse om noget andet, undergivet værtsmedlemsstatens love og administrative bestemmelser inden for følgende områder:
- a) priser og betingelser for transportaftalen
- [...]
- 7 EU-retten omfatter adskillige retsakter vedrørende færdselssikkerhed. Således fastsætter Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 af 20. december 1985 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport (EFT L 370, s. 1) i artikel 6 og 7 fælles regler om køre- og hviletid for førere. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/15/EF af 11. marts 2002 om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter (EFT L 80, s. 35), fastsætter i artikel 4-7 minimumsforskrifter for den maksimale ugentlige arbejdstid, pauser, hviletid og natarbejde. Artikel 13-16 i Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 af 20. december 1985 om kontrolapparatet inden for vejtransport (EFT L 370, s. 8), som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 561/2006 af 15. marts 2006 (EUT L 102, s. 1), fastsætter forpligtelserne for arbejdsgiveren og førerne vedrørende brug af kontrolapparatet og af diagramarkene. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/126/EF af 20. december 2006 om kørekort (EUT L 403, s. 18) samt Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (Rammedirektiv) (EUT L 263, s. 1), fastlægger ligeledes vigtige fælles regler på området for beskyttelse af færdselssikkerheden.

Italiensk ret

- 8 Ud over en række forskellige lovgivninger på trafikområdet, navnlig færdselsloven, fastsatte lov nr. 32 af 1. marts 2005 om delegation til regeringen vedrørende en reform af lovgivningen om vejtransport af personer og gods (GURI nr. 57 af 10.3.2005, s. 5) de overordnede principper og kriterier for reorganiseringen af vejtransport. Loven havde bl.a. til formål at indføre en reguleret liberalisering og at erstatte den tidligere ordning med obligatoriske gaffeltariffer, der blev indført ved lov nr. 298 af 6. juni 1974 med en ordning på grundlag af aftalefrihed med hensyn til tjenesteydelser med vejtransport. Blandt de overordnede principper og kriterier for delegationen figurerede ligeledes en tilpasning af lovgivningen til EU-lovgivningen med henblik på et åbent og konkurrencepræget marked, beskyttelsen af konkurrencen mellem virksomheder samt beskyttelse af færdselssikkerheden og den sociale sikkerhed.
- 9 I henhold til den ovennævnte delegation vedtog den italienske regering forskellige lovdekreter, der havde til formål at gennemføre den pågældende reform.
- 10 Lovdekret nr. 284 af 21. november 2005 gav Consulta i opdrag at udøve aktiviteter med hensyn til udarbejdelse af forslag, udførelse af studier, tilsyn, og konsulentvirksomhed for de offentlige myndigheder for at definere de politiske styreredskaaber og regeringens strategier inden for sektoren for vejtransport. Consulta udgøres af repræsentanter fra statsadministrationen, sammenslutninger af

vejtransportører, sammenslutninger af ordregivere og af virksomheder og/eller organer, hvoraf staten ejer en majoritetsandel. På tidspunktet for de faktiske omstændigheder i hovedsagerne bestod organet af 102 medlemmer, ordinære medlemmer og suppleanter, der var fordelt således:

- 60 medlemmer, der repræsenterede sammenslutninger af vejtransportører og af ordregivere
- 36 medlemmer, der repræsenterede statsadministrationen
- seks medlemmer, der repræsenterede virksomheder og/eller organer, hvoraf staten ejer en majoritetsandel.

- 11 Lovdekret nr. 284 af 21. november 2005 indførte endvidere som et organ under Consulta Osservatorio, som bl.a. udøver tilsynsvirksomhed med hensyn til overholdelsen af bestemmelserne på området for færdselssikkerhed og social sikkerhed og aktualiserer de skikke og kutymmer, der gælder for mundtligt indgåede kontrakter vedrørende vejtransport af varer. I henhold til dette dekrets artikel 6, stk. 1, litra g), består Osservatorio af ti medlemmer, der vælges af præsidenten for Consulta blandt de medlemmer af dette organ, som råder over særlige kompetencer med hensyn til statistik og økonomi. På tidspunktet for hovedsagernes anlæg bestod Osservatorio af ti medlemmer, hvoraf otte repræsenterede erhvervsorganisationerne for vejtransportørerne og ordregiverne, og to repræsenterede statsadministrationen.
- 12 Lovdekret nr. 286 af 21. november 2005, som gennemfører den regulerede liberalisering, bestemmer i artikel 4, stk. 1, at vederlaget for tjenesteydelser med vejtransport af varer fastsættes efter transportkontraktparternes frie forhandling og sikrer i artiklens stk. 2 endvidere færdselssikkerheden ved at bestemme, at »bestemmelser i transportaftaler, som fastsætter fremgangsmåder og betingelser for udførelsen af ydelserne, der er i strid med færdselssikkerhedsnormerne«, er ugyldige. For så vidt angår de mundtligt indgåede aftaler, der ikke længere kan være til ulempe for den kontraherende part, som befinder sig i en svagere position, indskrænkede det pågældende lovdekret princippet om kontraktfrihed ved at foreskrive anvendelse af sektorens skik og kutymmer, som identificeret af Osservatorio.
- 13 Artikel 83a i lovdekret nr. 112 af 25. juni 2008 indskrænkede rækkevidden af den liberalisering med hensyn til tariffer, der blev indført med lovdekret nr. 286 af 21. november 2005, ved at bestemme, at det vederlag, som ordregiveren skal betale ved mundtligt indgåede aftaler, ikke må være mindre end de mindstedriftsomkostninger, som Osservatorio skal fastsætte.
- 14 Disse mindsteomkostninger omfatter:
 - den gennemsnitlige brændstofomkostning pr. kilometer for de forskellige typer køretøjer, som fastsættes månedligt, og
 - den andel i procent af driftsomkostningerne for virksomheder med vejtransport for tredjemands regning, som udgøres af brændstofomkostningerne, som fastsættes halvårligt.
- 15 Bestemmelsen i artikel 83a i lovdekret nr. 112 af 25. juni 2008 er blevet ændret betydeligt derved, at sontringen mellem skriftlige og mundtlige aftaler er blevet opgivet, og Osservatorio fik bemyndigelse til at fastsætte tariffer vedrørende de skriftlige aftaler med henvisning til behovet for at sikre overholdelse af sikkerhedsnormerne.

16 Artikel 83a i lovdekret nr. 112 af 25. juni 2008 i den affattelse, der var gældende på tidspunktet for de faktiske omstændigheder i hovedsagerne (herefter »artikel 83a i lovdekret nr. 112/2008 med senere ændringer og tilføjelser«), med overskriften »Beskyttelse af færdselssikkerheden og af et velfungerende marked for vejtransport af varer for tredjemands regning« bestemmer:

»1. Osservatorio, der er oprettet i henhold til artikel 9 i lovdekret nr. 286 af 21. november 2005, fastsætter hver måned – på grundlag af en passende stikprøvekontrol og under hensyn til de opgørelser, som ministeriet for økonomisk udvikling foretager hver måned over gennemsnitsprisen for diesel – den månedlige gennemsnitlige brændstofomkostning pr. kilometer for de forskellige typer køretøjer og den respektive størrelse heraf.

2. Osservatorio fastslår for de forskellige typer køretøjer henholdsvis den 15. juni og den 15. december brændstofomkostningernes andel i procent af driftsomkostningerne for virksomheden med vejtransport for tredjemands regning.

3. Bestemmelserne i stk. 4-11 i nærværende artikel har til formål at regulere mekanismerne for tilpasning af de vederlag, der skal betales af ordregivere for den brændstofomkostning, som skal afholdes af transportøren, og er genstand for en efterprøvelse i forhold til deres indvirkning på markedet, der foretages et år efter ikrafttrædelsen.

4. For at garantere færdselssikkerheden og et velfungerende marked for vejtransport af varer for tredjemands regning skal det beløb, der skal betales til transportøren, fremgå af den transportaftale, der indgås skriftligt i overensstemmelse med artikel 6 i lovdekret nr. 286 af 21. november 2005, mindst dække de mindsteomkostninger, som sikrer, at de lovbestemte sikkerhedsnormer overholdes. Disse mindsteomkostninger fastsættes inden for rammerne af frivillige brancheoverenskomster, som indgås mellem transportforbund, der er repræsenteret i Consulta som omhandlet i stk. 16, og forbundet af ordregivere. Disse overenskomster kan ligeledes vedrøre kontrakter vedrørende vejtransport af varer med en garanteret varighed eller mængde, i henhold til hvilke det er muligt at fravige bestemmelserne i nærværende stykke, bestemmelserne i artikel 7, stk. 3 og 7a, i lovdekret nr. 286 af 21. november 2005 og bestemmelserne vedrørende direkte søgsmålsadgang.

4a. Såfremt de frivillige overenskomster som omhandlet i stk. 4 ikke indgås inden for ni måneder fra datoen for nærværende bestemmelses ikrafttrædelse, fastsætter Osservatorio i medfør af artikel 6, stk. 1, litra g), i lovdekret nr. 284 af 21. november 2005 mindsteomkostningerne efter fremgangsmåden i stk. 4. Efter udløbet af den første periode, og såfremt Osservatorio inden for yderligere 30 dage ikke har foretaget en beregning af mindsteomkostningerne, finder bestemmelserne i stk. 6 og 7 ligeledes anvendelse på skriftligt indgåede transportaftaler alene med henblik på fastsættelse af vederlaget.

4b. Såfremt der i fakturaen er anført et vederlag, der er lavere, end hvad der er fastsat i stk. 4 eller 4a, forældes transportørens krav i forhold til ordregiveren på betaling af forskellen efter et år, regnet fra det tidspunkt, hvor transportydelsen er gennemført, medmindre andet er fastsat i de frivillige brancheoverenskomster, der indgås i henhold til stk. 4.

4c. Under fravigelse af det i stk. 4 og 4a fastsatte henvises størrelsen af det beløb, der skal betales til transportøren for transportydelser, der udføres til opfyldelse af en skriftligt indgået kontrakt som omhandlet i artikel 6 i lovdekret nr. 281 af 21. november 2005, til parternes frie forhandling, såfremt de ovennævnte ydelser ikke overskrider 100 km pr. dag, medmindre andet er fastsat i de frivillige brancheoverenskomster i henhold til stk. 4.

4d. På tidspunktet for indgåelsen af kontrakten er transportøren forpligtet til at overlevere ordregiveren en attest udstedt af organer for social sikring, der er højst tre måneder gammel, og hvori det er angivet, at virksomheden opfylder reglerne vedrørende betaling af bidrag til social sikring og forsikring.

5. Såfremt kontrakten vedrører transportydelser, der skal leveres i en periode, der er længere end 30 dage, skal den del af vederlaget, der svarer til den brændstofomkostning, der skal afholdes af transportøren til opfyldelse af kontraktmæssige ydelser, som anført i kontrakten eller i de fakturaer, der udstedes med henvisning til de ydelser, der leveres af transportøren i den første måned af kontraktens gyldighed, tilpasses de ændringer, der er sket, i prisen på dieselolie i overensstemmelse med stk. 1, såfremt disse ændringer overstiger 2% af den referenceværdi, der blev lagt til grund på tidspunktet for kontraktens underskrivelse eller i forbindelse med den sidste tilpasning.

6. Såfremt kontrakten om vejgodstransport ikke er blevet indgået skriftligt i overensstemmelse med artikel 6 i lovdekret nr. 286 af 21. november 2005, angives det udelukkende af retlige og administrative grunde i den af transportøren udstedte faktura, hvilken del af det vederlag, der skyldes af ordregiveren, som svarer til den brændstofomkostning, som skal bæres af transportøren til opfyldelse af de kontraktmæssige ydelser. Dette beløb skal modsvare summen af den fastsatte kilometerpris for den klasse, som det til transporten anvendte køretøj tilhører i henhold til stk. 1, i den måned, der lå forud for gennemførelsen af transporten, multipliceret med antallet af kilometer, der svarer til den ydelse, der er angivet i fakturaen.

7. Den anden del af det vederlag, der skal betales til transportøren, end den del, der er nævnt i stk. 6, skal med forbehold for det, der skal betales af ordregiveren for brændstofomkostninger, svare til en del af samme vederlag, der mindst er lig med den del, der svarer til andre omkostninger end de brændstofomkostninger, som er omhandlet i stk. 2.

8. Hvis den anden del af det vederlag, der skal betales til transportøren, end den del, der er omhandlet i stk. 6, svarer til et beløb, der er lavere end det, der er anført i stk. 7, kan transportøren af ordregiveren forlange betaling af forskellen. Såfremt kontrakten om vejgodstransport ikke er blevet indgået skriftligt, forældes transportørens krav efter fem år regnet fra det tidspunkt, hvor transportydelsen er gennemført. Såfremt transportkontrakten er skriftligt indgået, forældes transportørens krav efter et år i overensstemmelse med civillovbogens artikel 2951.

9. Såfremt ordregiveren ikke foretager betaling inden for en frist på 15 dage kan, transportøren inden for en yderligere frist på 15 dage i overensstemmelse med retsplejelovens artikel 638 fremsætte begæring om pålæg om betaling ved et søgsmål for den kompetente domstol under fremlæggelse af dokumentation af at være registreret i registeret for transportører af vejgods for tredjemands regning, registreringsattest for det køretøj, der anvendes til transporterne, faktura for det vederlag, der er forbundet med transportydelsen, dokumentation for faktisk betaling af det anførte beløb og de beregninger, hvorved det yderligere vederlag, der skal betales til transportøren i overensstemmelse med stk. 7 og 8, blev fastlagt. Efter at have efterprøvet dokumentationens og de fremlagte beregningers rigtighed pålægger domstolen i henhold til retsplejelovens artikel 641 ved en begrundet afgørelse ordregiveren omgående at betale det skyldige beløb til transportøren, erklærer beslutningen for foreløbigt eksigibel i henhold til retsplejelovens artikel 642 og fastsætter fristen for anlæg af søgsmål i henhold til de bestemmelser, der er omfattet af retsplejelovens bog IV, afsnit I, kapitel I.

[...]

14. Uden at sanktionerne i artikel 26 i lov nr. 298 af 6. juni 1974 med efterfølgende ændringer samt artikel 7 i lovdekret nr. 286 af 21. november berøres heraf, såfremt de finder anvendelse, medfører enhver overtrædelse af reglerne i stk. 6, 7, 8 og 9 udelukkelse i en periode på op til seks måneder fra offentlige udbud vedrørende levering af varer og tjenesteydelser samt udelukkelse i en periode på et år fra lovfæstede skattefordele, økonomiske fordele og sikringsydelser af enhver karakter.

15. De i stk. 14 nævnte sanktioner skal anvendes af den kompetente myndighed.

16. De i stk. 14 nævnte sanktioner finder ikke anvendelse, såfremt parterne har indgået en transportaftale, der er i overensstemmelse med en frivillig aftale, der er indgået mellem flertallet af erhvervsorganisationer for vejtransportører og for aftagere af transportydelser, repræsenteret i Consulta, med henblik på regulering af transportydelser i en særlig erhvervssektor.

[...]«

- 17 Osservatorios virke blev med virkning fra den 12. september 2012 ved lov overført til en tjenestegren under ministeriet for infrastruktur og transport.

Twisterne i hovedsagerne og de præjudicielle spørgsmål

- 18 I mangel af frivillige aftaler som omhandlet i artikel 83a, stk. 4 og 4a, i lovdekret nr. 112/2008 med senere ændringer og tilføjelser sammenfattede Osservatorio den 21. november 2011 en række tabeller med fastsættelse af vejtransportvirksomheders mindstedriftsomkostninger for opgaver udført for tredjemands regning. Disse tabeller blev gentaget i dekret fra generaldirektøren for ministeriet for infrastruktur og transport af 22. november 2011.
- 19 Udgiftposterne i de ovennævnte tabeller beregnes for fem kategorier af køretøjer, der defineres ud fra den maksimale samlede vægt ved fuld last, og der fastsættes i denne forbindelse en gennemsnitlig årlig tilbagelagt strækning og et gennemsnitligt forbrug af brændstof pr. km. Omkostningerne omfatter omkostninger til vejtraktorer, sættevogne, vedligeholdelse, arbejde udført af chauffører, der er ansat i henhold til gældende kollektive overenskomster, forsikring, revision og vignetter, dæk, brændstof, motorvejafgifter og organisation. Europa-Kommissionen har således eksempelvis anført, at for køretøjer med en vægt på højst 3,5 ton og for distancer på mellem 101-150 km beløber de driftsomkostninger, der er fastsat i henhold til artikel 83a, stk. 2, i lovdekret nr. 112/2008 med senere ændringer og tilføjelser, sig til 0,999 EUR pr. km, mens mindstedriftsomkostningerne i henhold til det pågældende dekrets artikel 83a, stk. 4 og 4a, er på 0,909 EUR pr. km, og brændstofomkostningen er 0,122 EUR pr. km.
- 20 Osservatorio fastsatte ligeledes en formel, hvorefter driftsomkostningerne og dermed satserne for vejtransport skulle tilpasses. Dette organ justerede de værdier, der var blevet fastlagt i forbindelse med den første fastsættelse, ved den 14. og den 21. december 2011 at vedtage retsakterne »Periodisk offentliggørelse af vejtransportvirksomheders driftsomkostninger for opgaver udført for tredjemands regning – mindstedriftsomkostninger for at sikre, at sikkerhedsnormer overholdes«.
- 21 Hovedsagerne er en følge af en række annulationssøgsmål, hovedsager og subsidære sager, der er anlagt for Tribunale amministrativo regionale per il Lazio til prøvelse af de retsakter, hvormed Osservatorio fastsatte minimumsomkostningerne i henhold til artikel 83a i lovdekret nr. 112/2008 med senere ændringer og tilføjelser.
- 22 Ifølge den forelæggende ret har den italienske lovgivning indført en reguleret ordning for fastsættelse af mindsteomkostningerne, som indskrænker aftalefriheden og retten til frit at fastsætte indholdet af en af aftalens væsentligste punkter, selv om dette sker for at opretholde sikkerhedsstandarderne.
- 23 Kravet om varetagelse af færdselssikkerheden er udtalt i EU-retten, men den forelæggende ret er i tvivl om, hvorvidt den afvejning af de modstridende interesser, der foretaget i artikel 83a i lovdekret nr. 112/2008 med senere ændringer og tilføjelser, er i overensstemmelse med EU-retten.

24 På denne baggrund har Tribunale amministrativo regionale per il Lazio besluttet at udsætte sagerne og forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål, der er formuleret identisk i sagerne C-184/13 – C-187/13, C-194/13, C-195/13 og C-208/13:

- »1) Er en national lovgivning, der fastsætter mindstedriftsomkostninger inden for vejtransportsektoren, og som indebærer udefrakommende fastsættelse af en bestanddel af vederlaget for tjenesteydelsen og derfor af den aftalte pris, forenelig, og i givet fald i hvilket omfang, med beskyttelsen af den frie konkurrence, virksomhedernes frie bevægelighed, etableringsfriheden og den frie udveksling af tjenesteydelser (i henhold til artikel 4, stk. 3, TEU, artikel 101 TEUF, artikel 49 TEUF, 56 TEUF og 96 TEUF)?
- 2) Kan begrænsninger i de nævnte principper være begrundet, og i givet fald på hvilke betingelser, med henvisning til den almene interesse i at opretholde færdselssikkerheden, og kan dette formål ud fra denne funktionelle betragtning begrunde fastsættelsen af mindstedriftsomkostninger, således som det følger af den ordning, der er indført ved artikel 83a i lov nr. 112/2008 med senere ændringer og tilføjelser?
- 3) Kan fastsættelsen af mindstedriftsomkostningerne ud fra den nævnte betragtning overlades i første række til frivillige overenskomster mellem de pågældende aktører i sektoren, og i anden række til organer, der efter deres sammensætning er karakteriseret ved en stærk repræsentation af de private økonomiske aktører i sektoren, når der ikke på forhånd er fastsat kriterier i lovgivningen?»

25 Ved kendelse afsagt af Domstolens præsident den 4. maj 2013 blev sagerne C-184/13 – C-187/13, C-194/13, C-195/13 og C-208/13 forenet med henblik på den skriftlige forhandling, den mundtlige forhandling og dommen.

Om de præjudicielle spørgsmål

- 26 Med sine spørgsmål, der skal behandles samlet, ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om artikel 101 TEUF, sammenholdt med artikel 4, stk. 3, TEU og artikel 49 TEUF, 56 TEUF og 96 TEUF, skal fortolkes således, at de er til hinder for en national lovgivning som den i hovedsagerne omhandlede, hvorefter prisen for tjenesteydelser med vejtransport af varer for tredjemands regning ikke kan være lavere end mindstedriftsomkostningerne, som fastsættes af et organ, der hovedsageligt er sammensat af repræsentanter fra de omhandlede erhvervsdrivende.
- 27 Det skal indledningsvis præciseres, at den i hovedsagerne omhandlede nationale lovgivning foreskriver, at mindstedriftsomkostninger principalt skal fastsættes inden for rammerne af frivillige brancheoverenskomster, der indgås mellem erhvervsorganisationer for transportører og for ordregivere, og subsidiært i mangel af sådanne overenskomster af Osservatorio og, i tilfælde af at Osservatorio forholder sig passiv, direkte af ministeriet for infrastruktur og transport. I den periode fra november 2011 til august 2012, der er omhandlet i hovedsagerne, blev mindstedriftsomkostningerne rent faktisk fastsat af Osservatorio.

EU-konkurrenceretten

- 28 Det bemærkes, således som det fremgår af Domstolens faste praksis, at selv om artikel 101 TEUF udelukkende vedrører virksomheders adfærd og ikke omfatter love eller administrative bestemmelser, som er fastsat af medlemsstaterne, forholder det sig ikke desto mindre således, at disse artikler, sammenholdt med artikel 4, stk. 3, TEU, som opstiller en samarbejdsforpligtelse mellem Den Europæiske Union og medlemsstaterne, pålægger medlemsstaterne ikke at indføre eller opretholde

foranstaltninger – selv ikke i form af love eller administrative bestemmelser – som kan ophæve den effektive virkning af de for virksomhederne gældende konkurrenceregler (jf. domme Cipolla m.fl., C-94/04 og C-202/04, EU:C:2006:758, præmis 46, og Sbarigia, C-393/08, EU:C:2010:388, præmis 31).

- 29 Der foreligger en tilsidesættelse af artikel 101 TEUF, sammenholdt med artikel 4, stk. 3, TEU, såfremt en medlemsstat enten foreskriver eller fremmer indgåelse af aftaler i strid med artikel 101 TEUF eller forstærker sådanne aftalers virkninger, eller såfremt den fratager de af medlemsstaten udstedte retsfor skrifter deres statslige karakter ved at uddelegere ansvaret for at træffe beslutninger om økonomisk intervention til private erhvervsdrivende (jf. domme Centro Servizi Spediporto, C-96/94, EU:C:1995:308, præmis 21, Arduino, C-35/99, EU:C:2002:97, præmis 35, og Cipolla m.fl., EU:C:2006:758, præmis 47).
- 30 Nærmere bestemt fastslog Domstolen i dom Centro Servizi Spediporto (EU:C:1995:308), hvori den havde fået forelagt et tilsvarende spørgsmål vedrørende den italienske lovgivning, der var gældende på daværende tidspunkt, og som indførte en ordning med obligatoriske gaffeltariffer med en øvre og nedre grænse, for det første, at når en lovgivning i en medlemsstat bestemmer, at tarifferne for vejgodstransport godkendes og sættes i kraft af det offentlige efter indstilling fra et udvalg – når et flertal i udvalget er repræsentanter for de offentlige myndigheder og et mindretal repræsentanter for de berørte erhvervsdrivende, og udvalget i sine indstillinger skal overholde visse almene hensyn – kan fastsættelsen af disse tariffer ikke antages at være aftaler mellem private erhvervsdrivende, som de offentlige myndigheder har foreskrevet eller fremmet, eller hvis virkninger de har forstærket, og for det andet, at de offentlige myndigheder ikke har delegeret deres kompetence til private erhvervsdrivende, men forud for godkendelsen af indstillingerne tager hensyn til bemærkninger fra andre offentlige og private instanser eller endog selv fastsætter tarifferne.
- 31 I dom Librandi (C-38/97, EU:C:1998:454) præciserede Domstolen, at disse konstateringer ikke berøres af den omstændighed, at de erhvervsdrivendes repræsentanter ikke længere udgør mindretallet i centraludvalget, på betingelse af at tarifferne i praksis fastsættes under overholdelse af kriterier vedrørende almene hensyn som fastsat ved loven, og at de offentlige myndigheder ikke overlader deres beføjelser til private erhvervsdrivende, når de før godkendelsen af indstillingerne tager hensyn til bemærkninger fra andre offentlige og private organer, eller når de fastsætter tarifferne på embeds vegne.
- 32 Hvad for det første angår spørgsmålet, om den i hovedsagerne omhandlede lovgivning gør det muligt at fastslå, at der er tale om en aftale mellem private erhvervsdrivende, bemærkes, at det udvalg, der i hovedsagerne fastsatte minimumsomkostningerne, dvs. Osservatorio, hovedsageligt er sammensat af repræsentanter fra erhvervsorganisationer for transportørerne og ordregiverne. På tidspunktet for hovedsagernes faktiske omstændigheder var der blandt de ti medlemmer i Osservatorio, som formanden for Consulta havde valgt, otte, der repræsenterede transport- og ordregiverorganisationerne, og i udnævnelsesdekretet blev det endvidere anført, at de blev udnævnt »som repræsentanter« for den organisation eller virksomhed, som de var ansatte i.
- 33 Desuden skal Osservatorios afgørelser godkendes af et flertal af organets medlemmer, uden at en repræsentant fra staten råder over en vetoret eller en udslagsgivende stemme, der kan udligne styrkeforholdet mellem forvaltningen og den private sektor til forskel fra, hvad der var tilfældet i domme Reiff (C-185/91, EU:C:1993:886, præmis 22), Delta Schiffahrts- und Speditionsgesellschaft (C-153/93, EU:C:1994:240, præmis 21), Centro Servizi Spediporto (EU:C:1995:308, præmis 27) og Librandi (EU:C:1998:454, præmis 35).
- 34 Den tarif, der fastsættes af en sådan erhvervsorganisation, kan dog alligevel have en statslig karakter, såfremt medlemmerne af denne organisation er sagkyndige, der er uafhængige af de pågældende erhvervsdrivende, og de af loven er forpligtet til at fastsætte tarifferne under hensyntagen til ikke blot interesserne hos de virksomheder eller sammenslutninger af virksomheder i den pågældende sektor, som har udpeget dem, men også til almenvellet og til interesserne hos virksomheder i andre sektorer

eller brugere af de pågældende tjenesteydelser (jf. i denne retning domme Reiff, EU:C:1993:886, præmis 17-19 og 24, Delta Schiffahrts- und Speditionsgesellschaft, EU:C:1994:240, præmis 16-18 og 23, DIP m.fl., C-140/94 – C-142/94, EU:C:1995:330, præmis 18 og 19, Kommissionen mod Italien, C-35/96, EU:C:1998:303, præmis 44, og Arduino, EU:C:2002:97, præmis 37).

- 35 Ifølge angivelserne i forelæggelsesafgørelserne fastsætter den nationale lovgivning, der opretter Consulta og Osservatorio, imidlertid ikke de overordnede principper, som disse organer skal følge, og indeholder ingen bestemmelse, som kan hindre repræsentanter fra de erhvervsmæssige forbund i udelukkende at handle i deres erhvervs interesser.
- 36 For så vidt angår de nationale bestemmelser, der indfører ordningen for mindstedriftsomkostninger, og som tildeler Osservatorio beføjelsen til at fastsætte dem, bemærkes endvidere, at artikel 83a, stk. 4, i lovdekret nr. 112/2008 med senere ændringer og tilføjelser ganske vist for det første henviser til et formål om beskyttelse af færdselssikkerheden og et velfungerende marked for vejtransport af varer for tredjemands regning og for det andet bestemmer, at disse mindstedriftsomkostninger under alle omstændigheder skal sikre overholdelse af de sikkerhedsnormer, der er fastsat ved lov.
- 37 Den i hovedsagerne omhandlede lovgivning begrænser sig imidlertid til en vag henvisning til beskyttelse af færdselssikkerheden og overlader Osservatorios medlemmer et meget vidt skøn og en meget omfattende autonomi ved fastsættelsen af mindstedriftsomkostningerne til fordel for de erhvervsorganisationer, der har udpeget dem. Kommissionen har således i denne henseende bemærket, at et referat af et møde i Osservatorio henviser til den omstændighed, at der i forbindelse med uenighed blandt dets medlemmer om anvendelsesområdet for mindstedriftsomkostningerne var et medlem, der begrundede sin modstand med interesserne hos den erhvervsorganisation, han repræsenterede, og ikke med almene hensyn.
- 38 Under disse omstændigheder indeholder de i hovedsagerne omhandlede nationale bestemmelser hverken de nærmere procedurer eller de materielle forskrifter, der kan sikre, at Osservatorio ved fastsættelsen af mindstedriftsomkostninger handler som en udskilt del af den offentlige magt, der arbejder i almenvellets interesse.
- 39 Hvad for det andet angår spørgsmålet om, hvorvidt offentlige organer har delegeret deres kompetence til at fastsætte tariffer til private erhvervsdrivende, bemærkes, at artikel 83a, stk. 1, 2 og 4a, i lovdekret nr. 112/2008 med senere ændringer og tilføjelser begrænser sig til at bestemme, at Osservatorio »fastsætter« de forskellige former for omkostninger, der er omfattet af den i hovedsagerne omhandlede nationale lovgivning. Det fremgår af de sagsakter, der er fremlagt for Domstolen, at den offentlige myndighed ikke udøver nogen form for kontrol med Osservatorios vurderinger vedrørende kriterierne for fastsættelse af mindstedriftsomkostninger eller med den fastsatte værdi.
- 40 Tilsvarende er der tilsyneladende ingen andre organer eller offentlige forbund, der skal konsulteres, inden disse omkostninger optages i et dekret og gennemføres.
- 41 Det følger af de ovenstående betragtninger, at Osservatorio, henset dels til dets sammensætning og funktionsmåde, dels til, at der hverken er kriterier fastsat ved lov i den offentlige interesse, som er tilstrækkeligt præcise til at sikre, at repræsentanter for transportørerne og ordregiverne rent faktisk agerer under iagttagelse af den af loven tilstræbte almene interesse, eller nogen effektiv kontrol med beslutningskompetencen i sidste instans fra statens side, må anses for en sammenslutning af virksomheder som omhandlet i artikel 101, stk. 1, TEUF, når den vedtager afgørelser, som fastsætter mindstedriftsomkostninger for vejtransport såsom de i hovedsagerne omhandlede.
- 42 Dernæst skal den i hovedsagerne omhandlede lovgivning, som foreskriver, at de af Osservatorio fastsatte mindstedriftsomkostninger er obligatoriske, kunne begrænse konkurrencen inden for det indre marked, for at de EU-retlige konkurrenceregler finder anvendelse på den.

- 43 Det skal i denne henseende fastslås, at fastsættelsen af mindstedriftsomkostninger, der er gjort obligatoriske ved en nationale lovgivning såsom den i hovedsagerne omhandlede, som herved hindrer, at virksomhederne kan fastsætte tariffer, der er lavere end disse omkostninger, svarer til en horisontal fastsættelse af de pålagte minimumstariffer.
- 44 Hvad angår den skade, der forvoldes samhandelen inden for Fællesskabet, er det tilstrækkeligt at bemærke, at en aftale, som omfatter hele en medlemsstats område, ifølge selve sin art konsoliderer opdelingen i nationale markeder, hvorved den hæmmer den med EUF-traktaten tilstræbte økonomiske sammenvoksning (jf. domme Kommissionen mod Italien, EU:C:1998:303, præmis 48, og Manfredi m.fl., C-295/04 – C-298/04, EU:C:2006:461, præmis 45).
- 45 På baggrund af de ovenstående betragtninger skal det fastslås, at fastsættelsen af mindstedriftsomkostninger for vejtransport, som ved en lovgivning såsom den i hovedsagerne omhandlede er gjort obligatorisk, kan begrænse konkurrencen inden for det indre marked.
- 46 Endelig skal det dog bemærkes, at den i hovedsagerne omhandlede lovgivning, der gør vedtagelser inden for sammenslutninger af virksomheder – som har til formål eller til følge at begrænse konkurrencen eller at begrænse parternes eller én af parternes handlefrihed – obligatoriske, ikke nødvendigvis er omfattet af det forbud, der er fastsat i artikel 101, stk. 1, TEUF, sammenholdt med artikel 4, stk. 3, TEU.
- 47 Med henblik på anvendelsen af disse bestemmelser på en konkret sag skal der nemlig først ses på den overordnede sammenhæng, hvori en vedtagelse inden for den pågældende sammenslutning af virksomheder er blevet truffet eller har virkning, og nærmere bestemt på dens formål. Det skal efterfølgende undersøges, om de konkurrencebegrænsende virkninger, som følger deraf, er uadskilleligt forbundne med varetagelse af disse formål (jf. domme Wouters m.fl., C-309/99, EU:C:2002:98, præmis 97, og Consiglio nazionale dei geologi og Autorità garante della concorrenza e del mercato, C-136/12, EU:C:2013:489, præmis 53).
- 48 I denne sammenhæng skal det efterprøves, om de således pålagte begrænsninger i de bestemmelser, der er genstand for hovedsagerne, er begrænset til det, der er nødvendigt, for at sikre gennemførelsen af lovlige formål (jf. i denne retning domme Meca-Median og Majcen mod Kommissionen, C-519/04 P, EU:C:2006:492, præmis 47, og Consiglio nazionale dei geologi og Autorità garante della concorrenza e del mercato, EU:C:2013:489, præmis 54).
- 49 Uden at det er fornødent at tage stilling til spørgsmålet, om den retspraksis, der er nævnt i denne doms præmis 47 og 48, finder anvendelse på en national lovgivning, som foreskriver en horisontal prisaftale, er det tilstrækkeligt at fastslå, at den i hovedsagerne omhandlede lovgivning under alle omstændigheder ikke er begrundet i et legitimt formål.
- 50 Ifølge artikel 83a, stk. 4, i lovdekret nr. 112/2008 med senere ændringer og tilføjelser har fastsættelsen af mindstedriftsomkostninger navnlig til formål at beskytte færdselssikkerheden.
- 51 Selv om det ikke kan udelukkes, at beskyttelse af færdselssikkerheden kan udgøre et legitimt formål, synes fastsættelse af mindstedriftsomkostninger imidlertid ikke egnet, hverken direkte eller indirekte, til at sikre opnåelse heraf.
- 52 I denne henseende bemærkes, at den i hovedsagerne omhandlede lovgivning begrænser sig til generelt at beskytte færdselssikkerheden uden at skabe nogen som helst forbindelse mellem mindstedriftsomkostningerne og en øget færdselssikkerhed.

- 53 Desuden er en national lovgivning kun egnet til at sikre gennemførelsen af det påberåbte formål, hvis den reelt opfylder hensynet til at nå målet på en sammenhængende og systematisk måde (jf. domme Hartlauer, C-169/07, EU:C:2009:141, præmis 55, og Attanasio Group, C-384/08, EU:C:2010:133, præmis 51).
- 54 I denne henseende bemærkes, at selv om »minimumsomkostning« som omhandlet i artikel 83a i lovdekret nr. 112/2008 med senere ændringer og tilføjelser skal anses for at udgøre det objektive fastsatte minimumsbeløb, under hvilket det ikke er muligt at opfylde de forpligtelser, der følger af lovgivningen på færdselssikkerhedsområdet, indeholder den i hovedsagerne omhandlede lovgivning imidlertid undtagelser. Således overlades vederlagets fastsættelse i henhold til artikel 83a, stk. 4c, i lovdekret nr. 112/2008 med senere ændringer og tilføjelser til parternes frie forhandling, såfremt disse transportydelser ikke overskrider 100 km pr. dag. Tilsvarende giver artiklens stk. 16 mulighed for gennem branchespecifikke overenskomster at fravige den af Osservatorio fastsatte mindsteomkostning.
- 55 Under alle omstændigheder går foranstaltningerne ud over det, der er nødvendigt. For det første giver de ikke transportøren mulighed for at bevise, at den pågældende – selv om der udbydes priser, der er lavere end de fastlagte minimumssatser – fuldt ud overholder de gældende sikkerhedsbestemmelser (jf. i denne retning domme Outokumpu, C-213/96, EU:C:1998:155, præmis 39, og Marks & Spencer, C-446/03, EU:C:2005:763, præmis 54-56).
- 56 For det andet foreligger der talrige regler, herunder de regler i EU-retten, der er nævnt i denne doms præmis 7, som specifikt vedrører færdselssikkerheden, og som udgør mere effektive og mindre restriktive foranstaltninger, såsom de EU-retlige bestemmelser vedrørende den maksimale ugentlige arbejdstid, pauser, hviletid, natarbejde og teknisk kontrol med køretøjer. En streng overholdelse af disse regler kan rent faktisk sikre et passende sikkerhedsniveau.
- 57 Det følger heraf, at fastsættelsen af mindstedriftsomkostninger ikke er begrundet i et legitimt formål.
- 58 Det følger af samtlige ovenstående betragtninger, at de forelagte spørgsmål skal besvares med, at artikel 101 TEUF, sammenholdt med artikel 4, stk. 3, TEU, skal fortolkes således, at bestemmelsen er til hinder for en national lovgivning som den i hovedsagerne omhandlede, hvorefter prisen for tjenesteydelser med vejtransport af varer for tredjemands regning ikke kan være lavere end mindstedriftsomkostningerne, som fastsættes af et organ, der hovedsageligt er sammensat af repræsentanter fra de omhandlede erhvervsdrivende.

Principperne om fri bevægelighed og transportpolitikken

- 59 Henset til ovennævnte besvarelse er det ufornuddent at foretage en fortolkning af artikel 49 TEUF, 56 TEUF og 96 TEUF.

Sagsomkostninger

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

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

Artikel 101 TEUF, sammenholdt med artikel 4, stk. 3, TEU, skal fortolkes således, at bestemmelsen er til hinder for en national lovgivning som den i hovedsagerne omhandlede, hvorefter prisen for tjenesteydelser med vejtransport af varer for tredjemands regning ikke kan være lavere end mindstedriftsomkostningerne, som fastsættes af et organ, der hovedsageligt er sammensat af repræsentanter fra de omhandlede erhvervsdrivende.

Underskrifter