



## Recueil de la jurisprudence

ARRÊT DE LA COUR (cinquième chambre)

4 septembre 2014\*

«Renvoi préjudiciel — Transport routier — Montant des frais minimaux d'exploitation déterminé par un organisme représentatif des opérateurs concernés — Association d'entreprises — Restriction de concurrence — Objectif d'intérêt général — Sécurité routière — Proportionnalité»

Dans les affaires jointes C-184/13 à C-187/13, C-194/13, C-195/13 et C-208/13,

ayant pour objet des demandes de décision préjudicielle au titre de l'article 267 TFUE, introduites par le Tribunale amministrativo regionale per il Lazio (Italie), par décisions du 17 janvier 2013, parvenues à la Cour les 12 et 15 avril 2013, dans les procédures

**API – Anonima Petroli Italiana SpA**

contre

**Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti,**

**Ministero dello Sviluppo economico,**

en présence de:

**FEDIT – Federazione Italiana Trasportatori,**

**Bertani Remo di Silvio Bertani e C. Srl,**

**Transfrigoroute Italia Assotir,**

**Confartigianato Trasporti (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.,**

\* Langue de procédure: l'italien.

**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.**

contre

**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,**

en présence de:

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

contre

**Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti,**

**Ministero dello Sviluppo economico,**

en présence de:

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

**Confetra – Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica,**

**Fedespedi – Federazione Nazionale delle Imprese di Spedizioni Internazionali,**

**Assologistica – 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,**

**Eurospedi Srl,**

**Safe Watcher Srl,**

**Sogemar SpA,**

**Number 1 Logistic Group SpA**

contre

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

**Ministero dello Sviluppo economico,**

en présence de:

**Legacoop Servizi,**

**Mancinelli Due Srl,**

**Intertrasporti Srl,**

**Confartigianato Trasporti (C-187/13),**

**Esso Italiana Srl**

contre

**Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti,**

**Ministero dello Sviluppo economico,**

en présence de:

**Autosped G SpA,**

**Transfrigoroute Italia Assotir,**

**Confartigianato Trasporti (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**

contre

**Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti,**

**Ministero dello Sviluppo economico,**

en présence de:

**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 (C-195/13),**

et

**Autorità garante della concorrenza e del mercato**

contre

**Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti,**

**Ministero dello Sviluppo economico,**

en présence de:

**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 (C-208/13),**

LA COUR (cinquième chambre),

composée de M. T. von Danwitz, président de chambre, MM. E. Juhász, A. Rosas, D. Šváby (rapporteur) et C. Vajda, juges,

avocat général: M. M. Szpunar,

greffier: M<sup>me</sup> A. Impellizzeri, administrateur,

vu la procédure écrite et à la suite de l'audience du 7 avril 2014,

considérant les observations présentées:

- pour API – Anonima Petroli Italiana SpA, par M<sup>es</sup> F. Di Gianni et G. Coppo, avocats,
- pour ANCC-Coop – Associazione Nazionale Cooperative di Consumatori e.a., par M<sup>es</sup> G. Roderi et A. Turi, avocats,
- pour Confetra – Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica e.a., par M<sup>es</sup> M. C. Scoca, F. Scoca et F. Vetrò, avocats,
- pour Esso Italiana Srl ainsi que pour Confindustria – Confederazione generale dell'industria italiana e.a., par M<sup>es</sup> F. Di Gianni et G. Coppo, avocats,
- pour l'Autorità garante della concorrenza e del mercato, par M<sup>e</sup> B. Caravita di Toritto, avocat,
- pour Consorzio Trasporti Europei Genova, par M<sup>e</sup> G. Motta, avocat,
- pour Semenzin Fabio Autotrasporti ainsi que pour Conftrasporto, par M<sup>es</sup> I. Di Costa et M. Maresca, avocats,
- pour Roquette Italia SpA, par M<sup>es</sup> G. Giacomini, R. Damonte et G. Demartini, avocats,
- pour le gouvernement italien, par M<sup>me</sup> G. Palmieri, en qualité d'agent, assistée de M. S. Fiorentino, avvocato dello Stato,
- pour la Commission européenne, par M. L. Malferrari, M<sup>me</sup> T. Vecchi, M. I.V. Rogalski et M<sup>me</sup> J. Hottiaux, en qualité d'agents,

vu la décision prise, l'avocat général entendu, de juger l'affaire sans conclusions,

rend le présent

### Arrêt

- 1 Les demandes de décision préjudicielle portent sur l'interprétation des articles 49 TFUE, 56 TFUE, 96 TFUE et 101 TFUE ainsi que de l'article 4, paragraphe 3, TUE.
- 2 Ces demandes ont été présentées dans le cadre de litiges opposant, dans l'affaire C-184/13, API – Anonima Petroli Italiana SpA e.a. au Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (ministère des Infrastructures et des Transports) et au Ministero dello Sviluppo economico (ministère du Développement économique), dans l'affaire C-185/13, ANCC-Coop – Associazione Nazionale Cooperative di Consumatori e.a. au Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, au Ministero dello Sviluppo economico, à la Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica (Conseil général pour le transport par route et la logistique, ci-après la «Consulta»), à l'Osservatorio sulle attività di autotrasporto (ci-après l'«Osservatorio») et à l'Autorità garante della concorrenza e del mercato, dans l'affaire C-186/13, Air Liquide Italia SpA e.a. au Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti et au Ministero dello Sviluppo economico, dans l'affaire C-187/13, Confetra – Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica e.a. au Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Osservatorio sulle Attività di Trasporto et au Ministero dello Sviluppo economico, dans les affaires C-194/13, C-195/13 et C-208/13, respectivement, Esso Italiana Srl, Confindustria – Confederazione generale dell'industria italiana e.a. et l'Autorità garante della concorrenza e del mercato au Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ainsi qu'au Ministero dello Sviluppo economico, au sujet de mesures fixant les coûts minimaux d'exploitation dans le secteur du transport de marchandises par route pour le compte d'autrui.

### Le cadre juridique

#### *Le droit de l'Union*

- 3 En vertu des articles 1<sup>er</sup> et 2 du règlement (CEE) n° 4058/89 du Conseil, du 21 décembre 1989, relatif à la formation des prix pour les transports de marchandises par route entre les États membres (JO L 390, p. 1), les prix des transports de marchandises par route pour le compte d'autrui entre les États membres sont convenus librement. Aux termes du troisième considérant de ce règlement, «la libre formation des prix de transport de marchandises par route constitue le régime tarifaire qui correspond le mieux à la création d'un marché libre des transports tel que le Conseil l'a décidé, aux objectifs du marché intérieur et à la nécessité d'établir un système de tarification qui puisse s'appliquer de façon uniforme dans toute la Communauté».
- 4 Il est exposé, au considérant 4 du règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil, du 21 octobre 2009, établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route (JO L 300, p. 72), que «[l']instauration d'une politique commune des transports entraîne l'élimination de toutes restrictions à l'égard du prestataire de services de transport en raison de la nationalité ou du fait qu'il est établi dans un État membre autre que celui où les services doivent être fournis». Le considérant 6 dudit règlement énonce que «[l']achèvement progressif du marché unique européen devrait entraîner l'élimination des restrictions imposées à l'accès aux marchés des États membres. Il convient, toutefois, de prendre en compte l'efficacité des contrôles et l'évolution des conditions d'emploi dans la profession, l'harmonisation des règles, notamment dans les domaines du contrôle de l'application et des redevances pour l'utilisation des infrastructures routières, ainsi que la législation sociale et en matière de sécurité».

- 5 L'article 8, paragraphe 1, du règlement n° 1072/2009 dispose que «[t]out transporteur de marchandises par route pour [le] compte d'autrui qui est titulaire d'une licence communautaire et dont le conducteur, s'il est ressortissant d'un pays tiers, est muni d'une attestation de conducteur, est admis, aux conditions fixées par le présent chapitre, à effectuer des transports de cabotage».
- 6 L'article 9, paragraphe 1, du même règlement prévoit:
- «L'exécution des transports de cabotage est soumise, sauf si la législation communautaire en dispose autrement, aux dispositions législatives, réglementaires et administratives en vigueur dans l'État membre d'accueil, en ce qui concerne:
- a) les conditions régissant le contrat de transport;
- [...]»
- 7 Le droit de l'Union comprend de nombreux actes en matière de sécurité routière. Ainsi, le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil, du 20 décembre 1985, relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route (JO L 370, p. 1), fixe, à ses articles 6 et 7, les règles communes relatives aux temps de conduite et de repos des conducteurs. La directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil, du 11 mars 2002, relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier (JO L 80, p. 35), fixe, à ses articles 4 à 7, des prescriptions minimales concernant la durée maximale hebdomadaire du travail, les temps de pause, les temps de repos et le travail de nuit. Les articles 13 à 16 du règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil, du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route (JO L 370, p. 8), tel que modifié par le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil, du 15 mars 2006 (JO L 102, p. 1), prévoient les obligations de l'employeur et des conducteurs en matière d'utilisation de l'appareil de contrôle et des feuilles d'enregistrement. La directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil, du 20 décembre 2006, relative au permis de conduire (JO L 403, p. 18), ainsi que la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, du 5 septembre 2007, établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules (directive-cadre) (JO L 263, p. 1), établissent également des règles communes importantes en matière de protection de la sécurité routière.

### *Le droit italien*

- 8 Outre les différentes réglementations en matière de circulation, notamment celles relatives au code de la route, la loi n° 32, du 1<sup>er</sup> mars 2005, portant délégation au gouvernement pour réformer la réglementation relative au transport par route de personnes et de marchandises (GURI n° 57, du 10 mars 2005, p. 5), a fixé les principes et les critères directeurs de la réorganisation du transport par route. Cette loi visait, notamment, à introduire une libéralisation régulée et à remplacer le précédent système de tarifs obligatoires à fourchette, instauré en vertu de la loi n° 298, du 6 juin 1974, par un système basé sur la libre négociation des prix pour les services de transport par route. Parmi les principes et les critères directeurs de la délégation figuraient également l'adaptation de la réglementation à la législation de l'Union en vue d'un marché ouvert et concurrentiel, la protection de la concurrence entre les entreprises ainsi que la protection de la sécurité de la circulation et de la sécurité sociale.
- 9 En application de la délégation susmentionnée, le gouvernement italien a adopté différents décrets législatifs visant à mettre en œuvre ladite réforme.



- 10 Le décret législatif n° 284, du 21 novembre 2005, a chargé la Consulta d'exercer des activités de proposition, d'étude, de surveillance et de conseil aux autorités politiques pour la définition des politiques d'intervention et des stratégies de gouvernement dans le secteur du transport routier. La Consulta est constituée de représentants des administrations de l'État, des associations sectorielles des transporteurs par route, des associations de donneurs d'ordre et d'entreprises et/ou d'organismes dans lesquels l'État détient une participation majoritaire. À la date des faits au principal, elle comptait 102 membres, titulaires et suppléants, ainsi répartis:
- 60 membres représentant les associations sectorielles des transporteurs par route et des donneurs d'ordre;
  - 36 membres représentant les administrations de l'État, et
  - 6 membres représentant des entreprises et/ou des organismes dans lesquels l'État détient une participation majoritaire.
- 11 Le décret législatif n° 284, du 21 novembre 2005, a, en outre, institué, en tant qu'organe de la Consulta, l'Osservatorio qui exerce, notamment, des fonctions de surveillance concernant le respect des dispositions en matière de sécurité de la circulation et de sécurité sociale et procède à l'actualisation des usages et des coutumes applicables aux contrats de transport de marchandises par route conclus verbalement. En vertu de l'article 6, paragraphe 1, sous g), de ce décret, l'Osservatorio est composé de dix membres choisis par le président de la Consulta parmi les membres de celle-ci, ayant des compétences spécifiques en matière de statistiques et d'économie. À la date à laquelle les affaires au principal ont été introduites, l'Osservatorio comptait dix membres, dont huit représentant les associations des transporteurs par route et des donneurs d'ordre et deux représentant les administrations de l'État.
- 12 Le décret législatif n° 286, du 21 novembre 2005, qui met en œuvre la libéralisation régulée, dispose, à son article 4, paragraphe 1, que les rémunérations pour les services de transport de marchandises par route sont déterminées par la libre négociation des parties au contrat de transport et, par ailleurs, assure, au paragraphe 2 de cet article, la protection de la sécurité routière en prévoyant que sont nulles «les clauses des contrats de transport qui comportent des modalités et des conditions d'exécution des prestations contraires aux normes relatives à la sécurité routière». En ce qui concerne les contrats conclus verbalement, plus susceptibles de porter préjudice à la situation du contractant qui est en position de faiblesse, ledit décret législatif a tempéré le principe de la liberté contractuelle en prévoyant l'application des usages et des coutumes du secteur, déterminés par l'Osservatorio.
- 13 L'article 83 bis du décret-loi n° 112, du 25 juin 2008, a réduit la portée de la libéralisation tarifaire introduite par le décret législatif n° 286, du 21 novembre 2005, en prévoyant, en ce qui concerne les contrats conclus verbalement, que la rémunération due par le donneur d'ordre ne peut être inférieure aux coûts minimaux d'exploitation dont la fixation a été demandée à l'Osservatorio.
- 14 Ces coûts minimaux incluent:
- le coût moyen du carburant par kilomètre parcouru, pour les différents types de véhicules, fixé mensuellement, et
  - la part, exprimée en pourcentage, des coûts d'exploitation de l'entreprise de transport routier pour le compte d'autrui représentée par les coûts de carburant, fixée semestriellement.
- 15 La réglementation contenue dans l'article 83 bis du décret-loi n° 112, du 25 juin 2008, a subi des modifications importantes qui ont éliminé la distinction entre les contrats écrits et les contrats verbaux, en autorisant l'Osservatorio à agir également sur la fixation des tarifs des premiers, invoquant à cet effet la nécessité de garantir le respect des normes de sécurité.

16 L'article 83 bis du décret-loi n° 112, du 25 juin 2008, dans sa version applicable aux litiges au principal (ci-après l'«article 83 bis du décret-loi n° 112/2008 modifié»), intitulé «Protection de la sécurité routière et du fonctionnement régulier du marché du transport de marchandises par route pour le compte d'autrui», dispose:

«1. L'Osservatorio visé à l'article 9 du décret législatif n° 286, du 21 novembre 2005, sur la base d'un sondage approprié et compte tenu des observations effectuées chaque mois par le ministère du Développement économique sur le prix moyen du gasoil routier, détermine mensuellement le coût moyen du carburant par kilomètre parcouru, en fonction des différents types de véhicules, et l'incidence respective.

2. En fonction des types de véhicules, l'Osservatorio détermine, le quinzième jour des mois de juin et de décembre, la part, exprimée en pourcentage, des coûts d'exploitation de l'entreprise de transport routier pour le compte d'autrui représentée par les coûts de carburant.

3. Les dispositions des paragraphes 4 à 11 du présent article visent à réglementer les mécanismes d'adaptation des rémunérations dues par le donneur d'ordre pour les coûts de carburant supportés par le transporteur et font l'objet d'une vérification, en fonction de leur impact sur le marché, après un délai d'un an à compter de la date de leur entrée en vigueur.

4. Afin de garantir la protection de la sécurité routière et le fonctionnement régulier du marché du transport de marchandises par route pour le compte d'autrui, dans le contrat de transport, conclu sous forme écrite, au sens de l'article 6 du décret législatif n° 286, du 21 novembre 2005, le montant à payer au transporteur doit permettre de couvrir au moins les coûts minimaux d'exploitation qui garantissent, en tout état de cause, le respect des paramètres de sécurité prévus par la loi. Ces coûts minimaux sont déterminés dans le cadre des accords volontaires de secteur, conclus entre les associations de transporteurs représentées dans la Consulta, visée au paragraphe 16, et les associations de donneurs d'ordre. Ces accords peuvent également prévoir des contrats de transport de marchandises par route de durées ou de quantités garanties, en vertu desquels il est possible de déroger aux dispositions visées au présent paragraphe, aux dispositions des articles 7, paragraphes 3 et 7 bis, du décret législatif n° 286, du 21 novembre 2005, et aux dispositions en matière d'action directe.

4 bis. Si les accords volontaires prévus au paragraphe 4 ne sont pas conclus dans les neuf mois suivant la date d'entrée en vigueur de la présente disposition, l'Osservatorio visé à l'article 6, paragraphe 1, sous g), du décret législatif n° 284, du 21 novembre 2005, détermine les coûts minimaux, conformément à ce qui est prévu au paragraphe 4. À l'échéance de la première période, si, dans un délai de 30 jours supplémentaires, l'Osservatorio n'a pas procédé à l'adoption des calculs des prix minimaux, les dispositions des paragraphes 6 et 7 s'appliquent également aux contrats de transport conclus sous forme écrite, aux seules fins de la fixation de la rémunération.

4 ter. Si la facture mentionne une rémunération inférieure à ce qui est prévu au paragraphe 4 ou au paragraphe 4 bis, l'action du transporteur vis-à-vis du donneur d'ordre pour le paiement de la différence est prescrite dans un délai d'un an, à compter du jour d'achèvement de la prestation de transport, sauf convention contraire fondée sur des accords volontaires de secteur conclus conformément au paragraphe 4.

4 quater. Par dérogation à ce qui est prévu aux paragraphes 4 et 4 bis, le montant de la rémunération à payer au transporteur pour les prestations de transport exercées en exécution d'un contrat conclu sous forme écrite, au sens de l'article 6 du décret législatif n° 286, du 21 novembre 2005, est renvoyé à l'autonomie de négociation des parties, lorsque les prestations susmentionnées sont effectuées dans la limite de 100 kilomètres par jour, sauf convention contraire fondée sur des accords volontaires de secteur au sens du paragraphe 4.

4 quinquies. Au moment de la conclusion du contrat, le transporteur est tenu de fournir au donneur d'ordre une attestation délivrée par les organismes de protection sociale, datée de trois mois au maximum, indiquant que l'entreprise est en règle en matière de paiement des cotisations sociales et d'assurance.

5. Si le contrat a pour objet des prestations de transport à effectuer sur une période supérieure à 30 jours, la part de la rémunération correspondant au coût du carburant supporté par le transporteur pour l'exécution des prestations contractuelles, telle qu'indiquée dans le contrat ou sur les factures émises en référence aux prestations réalisées par le transporteur au cours du premier mois de validité dudit contrat, est adaptée sur la base des variations intervenues dans le prix du gasoil routier déterminé conformément au paragraphe 1, si ces variations excèdent 2 % de la valeur de référence prise en considération au moment de la signature du contrat ou de la dernière adaptation.

6. Si le contrat de transport de marchandises par route n'a pas été conclu sous forme écrite, conformément à l'article 6 du décret législatif n° 286, du 21 novembre 2005, la facture émise par le transporteur met en évidence, uniquement à des fins légales et administratives, la part de la rémunération due par le donneur d'ordre correspondant au coût du carburant supporté par le transporteur pour l'exécution des prestations contractuelles. Ce montant doit correspondre au produit de la multiplication du montant du coût kilométrique fixé, pour la classe à laquelle appartient le véhicule utilisé pour le transport, au sens du paragraphe 1, au cours du mois précédent celui de l'exécution du transport, par le nombre de kilomètres correspondant à la prestation indiquée sur la facture.

7. La part de la rémunération due au transporteur, différente de celle indiquée au paragraphe 6, doit correspondre, sous réserve de ce qui est dû par le donneur d'ordre pour le coût du carburant, à une part de cette même rémunération au moins égale à celle désignée comme correspondant à des coûts autres que les coûts de carburant visés au paragraphe 2.

8. Si la part de la rémunération due au transporteur, autre que celle visée au paragraphe 6, correspond à un montant inférieur à celui indiqué au paragraphe 7, le transporteur peut demander au donneur d'ordre le paiement de la différence. Si le contrat de transport de marchandises par route n'a pas été conclu sous forme écrite, l'action du transporteur est prescrite après un délai de cinq ans à compter du jour d'achèvement de la prestation de transport. Si le contrat de transport est conclu sous forme écrite, l'action du transporteur est prescrite après un délai d'un an, conformément à l'article 2951 du code civil.

9. Si le donneur d'ordre n'effectue pas le paiement dans un délai de quinze jours, le transporteur peut introduire, dans les quinze jours suivants, sous peine de déchéance, une demande d'injonction de payer au moyen d'un recours devant le juge compétent, conformément à l'article 638 du code de procédure civile, en présentant la documentation relative à son inscription dans le registre des transporteurs de marchandises par route pour le compte d'autrui, la carte grise du véhicule utilisé pour l'exécution du transport, la facture indiquant la rémunération inhérente à la prestation de transport, la documentation relative à l'exécution du paiement du montant indiqué et les calculs par lesquels est déterminée la rémunération supplémentaire due au transporteur conformément aux paragraphes 7 et 8. Après avoir vérifié la régularité de la documentation et la justesse des calculs produits, le juge demande au donneur d'ordre, au moyen d'une décision motivée, au sens de l'article 641 du code de procédure civile, de payer sans délai le montant dû au transporteur, autorisant l'exécution provisoire de la décision au sens de l'article 642 du code de procédure civile et fixant le délai au cours duquel peut être présenté un recours, au sens des dispositions visées au livre IV, titre I, chapitre I, de ce même code.

[...]

14. Sans préjudice des sanctions prévues par l'article 26 de la loi n° 298, du 6 juin 1974, et ses modifications ultérieures ainsi que par l'article 7 du décret législatif n° 286, du 21 novembre 2005, si applicables, toute violation des règles visées aux paragraphes 6, 7, 8 et 9 entraîne l'exclusion, pour une période pouvant durer jusqu'à six mois, de la procédure d'adjudication publique pour la fourniture de biens et de services, ainsi que l'exclusion pour une période d'un an des avantages fiscaux, financiers et de prévoyance de tous types prévus par la loi.

15. Les sanctions indiquées au paragraphe 14 sont appliquées par l'autorité compétente.

16. Les sanctions visées au paragraphe 14 ne sont pas appliquées si les parties ont conclu un contrat de transport conforme à un accord volontaire signé entre la majorité des organisations associatives des transporteurs routiers et des utilisateurs de services de transport représentés à la Consulta en vue de réglementer le déroulement des services de transport dans un secteur commercial spécifique.

[...]»

- 17 À partir du 12 septembre 2012, les fonctions de l'Osservatorio ont été attribuées par la loi à un service du ministère des Infrastructures et des Transports.

### **Les litiges au principal et les questions préjudicielles**

- 18 En l'absence d'accords volontaires prévus par l'article 83 bis, paragraphes 4 et 4 bis, du décret-loi n° 112/2008 modifié, l'Osservatorio a adopté, le 21 novembre 2011, une série de tableaux fixant les coûts minimaux d'exploitation des entreprises de transport routier pour le compte d'autrui. Ces tableaux ont été repris dans le décret du directeur général du ministère des Infrastructures et des Transports du 22 novembre 2011.
- 19 Les postes de dépenses dans les tableaux susmentionnés sont calculés pour cinq catégories de véhicules en fonction de la masse en charge maximale totale, en identifiant un parcours annuel moyen et une consommation moyenne de gasoil par kilomètre. Les coûts incluent ceux relatifs aux tracteurs routiers, aux semi-remorques, à la maintenance, au travail des chauffeurs salariés sur la base de la convention collective en vigueur, aux assurances, aux révisions, aux vignettes, aux pneumatiques, au carburant, aux péages autoroutiers et à l'organisation. Ainsi, la Commission européenne mentionne, à titre d'exemple, que, pour les véhicules ayant une masse ne dépassant pas 3,5 tonnes et pour des parcours entre 101 kilomètres et 150 kilomètres, les coûts d'exploitation établis en application de l'article 83 bis, paragraphe 2, du décret-loi n° 112/2008 modifié s'élèvent à 0,999 euro par kilomètre, alors que les coûts minimaux d'exploitation en vertu de l'article 83 bis, paragraphes 4 et 4 bis, dudit décret sont de 0,909 euro par kilomètre et le coût de carburant de 0,122 euro par kilomètre.
- 20 L'Osservatorio a également déterminé la formule d'adaptation périodique des coûts d'exploitation et, en conséquence, des tarifs de transport par route. Cet organisme a ajusté les valeurs établies par la première fixation, en adoptant, les 14 et 21 décembre 2011, les actes intitulés «Publication périodique des coûts d'exploitation des entreprises de transport par route pour le compte d'autrui et des coûts minimaux d'exploitation garantissant le respect des paramètres de sécurité».
- 21 Les affaires au principal résultent d'une série de recours en annulation, principaux et ampliatifs, introduits devant le Tribunale amministrativo regionale per il Lazio, contre les actes par lesquels l'Osservatorio a établi les coûts minimaux au sens de l'article 83 bis du décret-loi n° 112/2008 modifié.
- 22 Selon la juridiction de renvoi, la réglementation italienne introduit un système régulé de fixation des coûts minimaux d'exploitation, qui restreint la liberté contractuelle et la liberté de déterminer l'un des éléments essentiels du contrat, même si c'est en vue d'assurer le respect des normes de sécurité.

- 23 La nécessité de préserver la sécurité routière serait présente en droit de l'Union, mais la juridiction de renvoi doute que l'équilibre institué entre les valeurs en conflit par l'article 83 bis du décret-loi n° 112/2008 modifié soit conforme au droit de l'Union.
- 24 Dans ces conditions, le Tribunale amministrativo regionale per il Lazio a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour les questions préjudicielles suivantes, qui sont formulées dans des termes identiques dans les affaires C-184/13 à C-187/13, C-194/13, C-195/13 et C-208/13:
- «1) La protection de la libre concurrence, de la libre circulation des entreprises, de la liberté d'établissement et de la libre prestation des services (prévues à l'article 4, paragraphe 3, TUE et aux articles 101 TFUE, 49 TFUE, 56 TFUE et 96 TFUE) est-elle compatible, et dans quelle mesure, avec une législation nationale prescrivant des coûts minimaux d'exploitation dans le secteur du transport par route impliquant la fixation de l'extérieur d'un élément constitutif de la rémunération du service et, partant, du prix contractuel?
  - 2) Des limitations auxdits principes sont-elles justifiables, et à quelles conditions, par la nécessité de sauvegarder l'intérêt public à la sécurité routière et cet objectif peut-il justifier la fixation de coûts minimaux d'exploitation comme le prévoit le régime institué à l'article 83 bis du décret-loi n° 112/2008 modifié?
  - 3) La fixation de coûts minimaux d'exploitation, dans cette optique, peut-elle être confiée à des accords sectoriels conclus entre les opérateurs concernés et, à titre subsidiaire, à des organismes composés en grande partie de personnes représentant les opérateurs économiques privés du secteur, en l'absence de critères préétablis au niveau législatif?»
- 25 Par décision du président de la Cour du 14 mai 2013, les affaires C-184/13 à C-187/13, C-194/13, C-195/13 et C-208/13 ont été jointes aux fins de la procédure écrite et orale ainsi que de l'arrêt.

### **Sur les questions préjudicielles**

- 26 Par ses questions, qu'il convient d'examiner ensemble, la juridiction de renvoi demande, en substance, si l'article 101 TFUE, lu en combinaison avec l'article 4, paragraphe 3, TUE, ainsi que les articles 49 TFUE, 56 TFUE et 96 TFUE doivent être interprétés en ce sens qu'ils s'opposent à une réglementation nationale, telle que celle en cause au principal, en vertu de laquelle le prix des services de transport de marchandises par route pour le compte d'autrui ne peut être inférieur à des coûts minimaux d'exploitation, lesquels sont fixés par un organisme composé principalement de représentants des opérateurs économiques concernés.
- 27 À titre liminaire, il y a lieu de préciser que la réglementation nationale en cause au principal prévoit que les coûts minimaux d'exploitation sont établis, à titre principal, dans le cadre d'accords volontaires de secteur, conclus par des associations professionnelles de transporteurs et de donneurs d'ordre, à titre subsidiaire, en l'absence de tels accords, par l'Osservatorio et, en cas d'inaction de ce dernier, directement par le ministère des Infrastructures et des Transports. Au cours de la période comprise entre le mois de novembre 2011 et le mois d'août 2012, visée par les affaires au principal, les coûts minimaux d'exploitation ont effectivement été fixés par l'Osservatorio.

### *Sur le droit de l'Union en matière de concurrence*

- 28 Il y a lieu de rappeler que, ainsi qu'il ressort d'une jurisprudence constante de la Cour, s'il est vrai que l'article 101 TFUE concerne uniquement le comportement des entreprises et ne vise pas des mesures législatives ou réglementaires émanant des États membres, il n'en demeure pas moins que cet article, lu en combinaison avec l'article 4, paragraphe 3, TUE, qui instaure un devoir de coopération entre

l'Union européenne et les États membres, impose à ces derniers de ne pas prendre ou de ne pas maintenir en vigueur des mesures, même de nature législative ou réglementaire, susceptibles d'éliminer l'effet utile des règles de concurrence applicables aux entreprises (voir arrêts *Cipolla e.a.*, C-94/04 et C-202/04, EU:C:2006:758, point 46, ainsi que *Sbarigia*, C-393/08, EU:C:2010:388, point 31).

- 29 Il y a violation de l'article 101 TFUE, lu en combinaison avec l'article 4, paragraphe 3, TUE, lorsqu'un État membre soit impose ou favorise la conclusion d'ententes contraires à l'article 101 TFUE ou renforce les effets de telles ententes, soit retire à sa propre réglementation son caractère étatique en déléguant à des opérateurs privés la responsabilité de prendre des décisions d'intervention d'intérêt économique (voir arrêts *Centro Servizi Spediporto*, C-96/94, EU:C:1995:308, point 21; *Arduino*, C-35/99, EU:C:2002:97, point 35, ainsi que *Cipolla e.a.*, EU:C:2006:758, point 47).
- 30 En particulier, dans l'arrêt *Centro Servizi Spediporto* (EU:C:1995:308), saisie d'une question similaire au regard de la législation italienne en vigueur à l'époque instituant un système de tarifs obligatoires à fourchette comportant une limite maximale et une limite minimale, la Cour a jugé, d'une part, que, lorsqu'une réglementation d'un État membre prévoit que les tarifs des transports routiers de marchandises sont approuvés et rendus exécutoires par l'autorité publique, sur la base de propositions d'un comité, si celui-ci est composé d'une majorité de représentants des pouvoirs publics, à côté d'une minorité de représentants des opérateurs économiques intéressés, et doit respecter dans ses propositions certains critères d'intérêt public, la fixation de ces tarifs ne peut être considérée comme une entente entre opérateurs économiques privés imposée ou favorisée par les pouvoirs publics ou dont ces derniers ont renforcé les effets et, d'autre part, que les pouvoirs publics n'ont pas délégué leurs compétences à des opérateurs économiques privés en tenant compte, avant l'approbation des propositions, des observations d'autres organismes publics et privés, voire en fixant les tarifs d'office.
- 31 Dans l'arrêt *Librandi* (C-38/97, EU:C:1998:454), la Cour a précisé que ces constatations ne sont pas remises en cause par la circonstance que les représentants des opérateurs économiques ne sont plus minoritaires au sein de ce comité, à condition que les tarifs soient fixés dans le respect des critères d'intérêt public définis par la loi et que les pouvoirs publics ne délèguent pas leurs prérogatives à des opérateurs économiques privés en tenant compte, avant l'approbation des propositions, des observations d'autres organismes publics et privés, voire en fixant les tarifs d'office.
- 32 En ce qui concerne, en premier lieu, la question de savoir si la réglementation en cause au principal permet de conclure à une entente entre opérateurs économiques privés, il convient de relever que le comité ayant établi, dans les affaires au principal, les coûts minimaux d'exploitation, à savoir l'Osservatorio, est composé principalement de représentants d'associations professionnelles de transporteurs et de donneurs d'ordre. En effet, à la date des faits au principal, parmi les dix membres de l'Osservatorio choisis par le président de la Consulta, huit représentent l'expression des associations de transporteurs et de donneurs d'ordre, le décret de nomination de ces membres indiquant en outre qu'ils sont nommés «à titre représentatif» de l'association ou de l'entreprise à laquelle ils appartiennent.
- 33 Par ailleurs, les décisions de l'Osservatorio sont approuvées à la majorité de ses membres, sans qu'un représentant de l'État dispose d'un droit de veto ou d'une voix prépondérante susceptibles de rééquilibrer les rapports de force entre l'administration et le secteur privé, à la différence de la situation en cause dans les arrêts *Reiff* (C-185/91, EU:C:1993:886, point 22), *Delta Schiffahrts- und Speditionsgesellschaft* (C-153/93, EU:C:1994:240, point 21), *Centro Servizi Spediporto* (EU:C:1995:308, point 27) et *Librandi* (EU:C:1998:454, point 35).
- 34 Le tarif établi par une telle organisation professionnelle peut, tout de même, revêtir un caractère étatique, notamment lorsque les membres de cette organisation sont des experts indépendants des opérateurs économiques concernés et qu'ils sont tenus, de par la loi, de fixer les tarifs en prenant en considération non seulement les intérêts des entreprises ou des associations d'entreprises du secteur qui les a désignés, mais aussi l'intérêt général et les intérêts des entreprises des autres secteurs ou des

usagers des services en question (voir, en ce sens, arrêts Reiff, EU:C:1993:886, points 17 à 19 et 24; Delta Schiffahrts- und Speditionsgesellschaft, EU:C:1994:240, points 16 à 18 et 23; DIP e.a., C-140/94 à C-142/94, EU:C:1995:330, points 18 et 19; Commission/Italie, C-35/96, EU:C:1998:303, point 44, ainsi que Arduino, EU:C:2002:97, point 37).

- 35 Or, selon les indications contenues dans les décisions de renvoi, la réglementation nationale instituant la Consulta et l'Osservatorio n'indique pas les principes directeurs auxquels ces organes doivent se conformer et ne contient aucune disposition de nature à empêcher les représentants des organisations professionnelles d'agir dans l'intérêt exclusif de la profession.
- 36 En outre, en ce qui concerne les dispositions nationales qui instituent le système des coûts minimaux d'exploitation et attribuent le pouvoir de fixer ceux-ci à l'Osservatorio, il convient de relever que, certes, l'article 83 bis, paragraphe 4, du décret-loi décret législatif n° 112/2008 modifié, d'une part, se réfère aux objectifs de la protection de la sécurité routière et au fonctionnement régulier du marché du transport de marchandises par route pour le compte d'autrui et, d'autre part, prévoit que ces coûts minimaux d'exploitation doivent, en tout état de cause, garantir le respect des paramètres de sécurité prévus par la loi.
- 37 Toutefois, la réglementation en cause au principal se limite à une référence vague à la protection de la sécurité routière et laisse, par ailleurs, aux membres de l'Osservatorio une très grande marge de discrétion et d'autonomie dans la détermination des coûts minimaux d'exploitation dans l'intérêt des organisations professionnelles qui les ont désignés. Ainsi, la Commission observe à cet égard qu'un procès-verbal d'une réunion de l'Osservatorio fait état de ce que, lorsque ses membres se sont trouvés en désaccord concernant le champ d'application des coûts minimaux d'exploitation, l'un d'eux a exprimé son opposition en raison des intérêts de l'association professionnelle qu'il représentait et non en raison d'intérêts publics.
- 38 Dans ces conditions, la réglementation nationale en cause au principal ne contient ni des modalités procédurales ni des prescriptions de fond susceptibles d'assurer que l'Osservatorio se comporte, dans l'établissement des coûts minimaux d'exploitation, comme un démembrement de la puissance publique œuvrant à des fins d'intérêt général.
- 39 S'agissant, en second lieu, de la question de savoir si les pouvoirs publics ont délégué leurs compétences, en matière de fixation des tarifs, à des opérateurs privés, il convient de relever que l'article 83 bis, paragraphes 1, 2, et 4 bis, du décret-loi n° 112/2008 modifié se limite à disposer que l'Osservatorio «fixe» les divers types de coûts visés par la réglementation nationale en cause au principal. Il ressort du dossier soumis à la Cour que l'autorité publique n'exerce aucune forme de contrôle sur les appréciations de l'Osservatorio concernant les critères de fixation des coûts minimaux d'exploitation ou la valeur fixée.
- 40 De même, il n'apparaît pas que d'autres organes ou associations publics soient consultés avant que ces coûts ne soient transposés en décret et rendus exécutoires.
- 41 Il résulte des considérations qui précèdent que, eu égard à la composition et au mode de fonctionnement de l'Osservatorio, d'une part, et à l'absence tant de critères d'intérêt public définis par la loi de manière suffisamment précise pour garantir que les représentants des transporteurs et des donneurs d'ordre opèrent effectivement dans le respect de l'intérêt public général que la loi vise à atteindre que de contrôle effectif et de pouvoir de décision en dernier ressort de la part de l'État, d'autre part, l'Osservatorio doit être considéré comme une association d'entreprises au sens de l'article 101 TFUE lorsqu'il adopte des décisions fixant les coûts minimaux d'exploitation pour le transport par route telles que celles en cause au principal.

- 42 Ensuite, pour que les règles de concurrence de l'Union s'appliquent à la réglementation en cause au principal, rendant obligatoire les coûts minimaux d'exploitation établis par l'Osservatorio, il faut que celle-ci soit susceptible de restreindre le jeu de la concurrence à l'intérieur du marché intérieur.
- 43 Il convient de constater, à cet égard, que la fixation de coûts minimaux d'exploitation, rendus obligatoires par une réglementation nationale, telle que celle en cause au principal, en empêchant les entreprises d'établir des tarifs inférieurs à ces coûts, équivaut à la fixation horizontale de tarifs minimaux imposés.
- 44 Quant à l'atteinte portée aux échanges intracommunautaires, il suffit de rappeler qu'une entente s'étendant à l'ensemble du territoire d'un État membre a, par sa nature même, pour effet de consolider des cloisonnements de caractère national, entravant ainsi l'interpénétration économique voulue par le traité FUE (voir arrêts *Commission/Italie*, EU:C:1998:303, point 48, ainsi que *Manfredi e.a.*, C-295/04 à C-298/04, EU:C:2006:461, point 45).
- 45 Au regard des considérations qui précèdent, il y a lieu de constater que la fixation des coûts minimaux d'exploitation pour le transport par route, rendue obligatoire par une réglementation nationale, telle que celle en cause au principal, est susceptible de restreindre le jeu de la concurrence dans le marché intérieur.
- 46 Enfin, il convient, toutefois, de relever que la réglementation en cause au principal rendant obligatoire une décision d'une association d'entreprises qui a pour objet ou pour effet de restreindre la concurrence ou de restreindre la liberté d'action des parties ou de l'une d'elles ne tombe pas nécessairement sous le coup de l'interdiction édictée à l'article 101, paragraphe 1, TFUE, lu en combinaison avec l'article 4, paragraphe 3, TUE.
- 47 En effet, aux fins de l'application de ces dispositions à un cas d'espèce, il y a lieu, tout d'abord, de tenir compte du contexte global dans lequel une décision de l'association d'entreprises en cause a été prise ou déploie ses effets, et plus particulièrement de ses objectifs. Il convient, ensuite, d'examiner si les effets restrictifs de la concurrence qui en découlent sont inhérents à la poursuite desdits objectifs (voir arrêts *Wouters e.a.*, C-309/99, EU:C:2002:98, point 97, ainsi que *Consiglio nazionale dei geologi et Autorità garante della concorrenza e del mercato*, C-136/12, EU:C:2013:489, point 53).
- 48 Dans ce contexte, il importe de contrôler si les restrictions ainsi imposées par les règles en cause au principal sont limitées à ce qui est nécessaire afin d'assurer la mise en œuvre d'objectifs légitimes (voir, en ce sens, arrêts *Meca-Medina et Majcen/Commission*, C-519/04 P, EU:C:2006:492, point 47, ainsi que *Consiglio nazionale dei geologi et Autorità garante della concorrenza e del mercato*, EU:C:2013:489, point 54).
- 49 Toutefois, sans qu'il y ait lieu d'examiner la question de savoir si la jurisprudence citée aux points 47 et 48 du présent arrêt trouve à s'appliquer à une réglementation nationale prescrivant un accord horizontal sur les prix, il suffit de constater que la réglementation en cause au principal ne saurait, en tout état de cause, être justifiée par un objectif légitime.
- 50 Selon l'article 83 bis, paragraphe 4, du décret-loi n° 112/2008 modifié, la fixation des coûts minimaux d'exploitation vise à protéger, en particulier, la sécurité routière.
- 51 S'il ne saurait être exclu que la protection de la sécurité routière puisse constituer un objectif légitime, la fixation des coûts minimaux d'exploitation n'apparaît toutefois pas apte, ni directement ni indirectement, à en garantir la réalisation.
- 52 À cet égard, il convient de relever que la réglementation en cause au principal se borne à viser, de manière générale, la protection de la sécurité routière, sans établir un quelconque lien entre les coûts minimaux d'exploitation et le renforcement de la sécurité routière.



- 53 Par ailleurs, une législation nationale n'est propre à garantir la réalisation de l'objectif invoqué que si elle répond véritablement au souci de l'atteindre d'une manière cohérente et systématique (voir arrêts Hartlauer, C-169/07, EU:C:2009:141, point 55, et Attanasio Group, C-384/08, EU:C:2010:133, point 51).
- 54 À cet égard, il convient de relever que, si le «coût minimal», au sens de l'article 83 bis du décret-loi n° 112/2008 modifié, est censé représenter le montant minimal, objectivement déterminé, en dessous duquel il ne serait pas possible de satisfaire aux obligations imposées par la réglementation en matière de la protection de la sécurité routière, la réglementation en cause au principal prévoit toutefois des exceptions. Ainsi, en vertu de l'article 83 bis, paragraphe 4 quater, du décret-loi n° 112/2008 modifié, la fixation de la rémunération est laissée à la libre négociation des parties, lorsque les prestations de services de transport sont effectuées dans la limite de 100 kilomètres par jour. De même, le paragraphe 16 dudit article prévoit la possibilité de déroger, au moyen de conventions sectorielles, au coût minimal fixé par l'Osservatorio.
- 55 En tout état de cause, les mesures en question vont au-delà de ce qui est nécessaire. D'une part, elles ne permettent pas au transporteur de prouver que, bien qu'il offre des prix inférieurs aux tarifs minimaux établis, il se conforme pleinement aux dispositions en vigueur en matière de sécurité (voir, en ce sens, arrêts du 2 avril 1998, Outokumpu, C-213/96, EU:C:1998:155, point 39, ainsi que du 13 décembre 2005, Marks & Spencer, C-446/03, EU:C:2005:763, points 54 à 56).
- 56 D'autre part, il existe de nombreuses règles, y compris celles du droit de l'Union, mentionnées au point 7 du présent arrêt, visant spécifiquement la sécurité routière, qui constituent des mesures plus efficaces et moins restrictives, telles que les règles de l'Union en matière de durée maximale hebdomadaire du travail, de temps de pause, de temps de repos, de travail de nuit et de contrôle technique des véhicules. Le respect rigoureux de ces règles peut effectivement assurer le niveau de sécurité routière adéquat.
- 57 Il s'ensuit que la fixation de coûts minimaux d'exploitation ne peut être justifiée par un objectif légitime.
- 58 Il résulte de l'ensemble des considérations qui précèdent qu'il convient de répondre aux questions posées que l'article 101 TFUE, lu en combinaison avec l'article 4, paragraphe 3, TUE, doit être interprété en ce sens qu'il s'oppose à une réglementation nationale, telle que celle en cause au principal, en vertu de laquelle le prix des services de transport de marchandises par route pour le compte d'autrui ne peut être inférieur à des coûts minimaux d'exploitation, lesquels sont fixés par un organisme composé principalement de représentants des opérateurs économiques concernés.

#### *Sur les principes de libre circulation et la politique des transports*

- 59 Au vu de la réponse apportée ci-dessus, il n'est pas nécessaire de procéder à l'interprétation des articles 49 TFUE, 56 TFUE et 96 TFUE.

#### **Sur les dépens**

- 60 La procédure revêtant, à l'égard des parties au principal, le caractère d'un incident soulevé devant la juridiction de renvoi, il appartient à celle-ci de statuer sur les dépens. Les frais exposés pour soumettre des observations à la Cour, autres que ceux desdites parties, ne peuvent faire l'objet d'un remboursement.

Par ces motifs, la Cour (cinquième chambre) dit pour droit:

**L'article 101 TFUE, lu en combinaison avec l'article 4, paragraphe 3, TUE, doit être interprété en ce sens qu'il s'oppose à une réglementation nationale, telle que celle en cause au principal, en vertu de laquelle le prix des services de transport de marchandises par route pour le compte d'autrui ne peut être inférieur à des coûts minimaux d'exploitation, lesquels sont fixés par un organisme composé principalement de représentants des opérateurs économiques concernés.**

Signatures