



Rättsfallssamlingen

DOMSTOLENS DOM (femte avdelningen)

den 4 september 2014*

”Begäran om förhandsavgörande — Vägtransport — Belopp för de lägsta driftskostnaderna, vilket fastställts av ett organ som företräder berörda aktörer — Företagssammanslutning — Konkurrensbegränsning — Mål av allmänintresse — Trafiksäkerhet — Proportionalitet”

I de förenade målen C-184/13–C-187/13, C-194/13, C-195/13 och C-208/13,

angående beslut att begära förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF, från Tribunale amministrativo regionale per il Lazio (Italien) av den 17 januari 2013, som inkom till domstolen den 12 respektive den 15 april 2013, i målen

API – Anonima Petroli Italiana SpA

mot

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti,

Ministero dello Sviluppo economico,

ytterligare deltagare i rättegången:

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. Sarl,

Coop Italia Consorzio Nazionale non Alimentari Soc. coop.,

Coop Centro Italia Soc. coop.,

* Rättegångsspråk: italienska.

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.

mot

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,

ytterligare deltagare i rättegången:

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

mot

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti,

Ministero dello Sviluppo economico,

ytterligare deltagare i rättegången:

TSE Group Srl (C-186/13),

Confetra – Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica,

Fedespedit – 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,

Eurospedit Srl,

Safe Watcher Srl,

Sogemar SpA,

Number 1 Logistic Group SpA

mot

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

Ministero dello Sviluppo economico,

ytterligare deltagare i rättegången:

Legacoop Servizi,

Mancinelli Due Srl,

Intertrasporti Srl,

Confartigianato Trasporti (C-187/13),

Esso Italiana Srl

mot

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti,

Ministero dello Sviluppo economico,

ytterligare deltagare i rättegången:

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

mot

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti,

Ministero dello Sviluppo economico,

ytterligare deltagare i rättegången:

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),

och

Autorità garante della concorrenza e del mercato

mot

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti,

Ministero dello Sviluppo economico,

ytterligare deltagare i rättegången:

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),

meddelar

DOMSTOLEN (femte avdelningen)

sammansatt av avdelningsordföranden T. von Danwitz samt domarna E. Juhász, A. Rosas, D. Šváby (referent) och C. Vajda,

generaladvokat: M. Szpunar,

justitiesekreterare: handläggaren A. Impellizzeri,

efter det skriftliga förfarandet och förhandlingen den 7 april 2014,

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

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

med hänsyn till beslutet, efter att ha hört generaladvokaten, att avgöra målet utan förslag till avgörande,

följande

Dom

- 1 Respektive begäran om förhandsavgörande avser tolkningen av artiklarna 49 FEUF, 56 FEUF, 96 FEUF och 101 FEUF samt artikel 4.3 FEU.
- 2 Respektive begäran har framställts i tvister enligt följande: I mål C-184/13 har begäran framställts i tvist mellan å ena sidan API – Anonima Petroli Italiana SpA m.fl. och å andra sidan Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (ministeriet för infrastruktur och transport) och Ministero dello Sviluppo economico (ministeriet för ekonomisk utveckling), i mål C-185/13 i tvist mellan å ena sidan ANCC-Coop – Associazione Nazionale Cooperative di Consumatori m.fl., och å andra sidan Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti och Ministero dello Sviluppo economico, Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica (myndigheten för vägtransport) (nedan kallad Consulta), Osservatorio sulle attività di autotrasporto (nedan kallat Osservatorio) och Autorità garante della concorrenza e del mercato, i mål C-186/13 i tvist mellan å ena sidan Air Liquide Italia SpA m.fl. och å andra sidan Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti och Ministero dello Sviluppo economico, i mål C-187/13 i tvist mellan å ena sidan Confetra – Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica m.fl. och å andra sidan Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Osservatorio sulle Attività di Trasporto och Ministero dello Sviluppo economico, i målen C-194/13, C-195/13 och C-208/13 i tvist mellan å ena sidan Esso Italiana Srl, Confindustria – Confederazione generale dell'industria italiana m.fl. respektive Autorità garante della concorrenza e del mercato och å andra sidan Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti samt Ministero dello Sviluppo economico. Målen gäller bestämmelser för att fastställa lägsta driftskostnader inom sektorn för yrkesmässiga godstransporter på väg.

Tillämpliga bestämmelser

Unionsrätt

- 3 Enligt artiklarna 1 och 2 i rådets förordning (EEG) nr 4058/89 av den 21 december 1989 om prissättning vid godstransporter på väg mellan medlemsstater (EGT L 390, s. 1; svensk specialutgåva, område 7, volym 3, s. 194), ska priserna för vägtransporter av gods mellan medlemsstater mot vederlag bestämmas genom fria avtal. I det tredje skälet i denna förordning anges att "[e]n fri prissättning vid vägtransporter av gods är den ordning som är bäst lämpad att skapa den fria transportmarknad som rådet beslutat om, att uppnå målet för den inre marknaden och att fylla behovet av ett inom hela gemenskapen enhetligt tillämpat prissystem".
- 4 I skäl 4 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg (EUT L 300, s. 72), anges att "[f]astställandet av en gemensam transportpolitik innebär att de som tillhandahåller transporttjänster befrias från alla begränsningar på grund av nationalitet eller på grund av att de är etablerade i en annan medlemsstat än den i vilken tjänsterna är avsedda att tillhandahållas". Vidare anges i skäl 6 i samma förordning att "[d]et gradvisa fullbordandet av EU:s inre marknad bör leda till att begränsningarna för tillträdet till medlemsstaternas nationella marknader upphävs. I samband härmed bör man dock ta hänsyn till kontrollernas effektivitet och utvecklingen av anställningsförhållandena inom yrket, harmoniseringen av regler inom, bland annat, områdena genomförande och vägavgifter samt social- och säkerhetslagstiftning".

- 5 I artikel 8.1 i förordning nr 1072/2009 stadgas att "[v]arje transportföretag som bedriver yrkesmässiga godstransporter på väg och som innehar ett gemenskapstillstånd och vars förare, om han är medborgare i tredjeland, innehar ett förartillstånd, ska ha rätt, enligt de villkor som fastställs i detta kapitel, att utföra cabotagetransporter".
- 6 I artikel 9.1 i samma förordning föreskrivs följande:
- "Utförandet av cabotagetransporter ska, om inte annat föreskrivs i gemenskapslag-stiftningen, omfattas av de lagar och andra bestämmelser som gäller i värdmedlemsstaten i följande avseenden:
- a) Villkor för transportavtal.
- ..."
- 7 Unionsrätten innehåller många rättsakter avseende trafiksäkerhet. I artiklarna 6 och 7 i rådets förordning (EEG) nr 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter (EGT L 370, s. 1; svensk specialutgåva, område 7, volym 3, s. 113), fastställs gemensamma regler för körtider och viloperioder för förare. I Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG av den 11 mars 2002 om arbetstidens förläggning för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter (EGT L 80, s. 35) fastställs, i artiklarna 4–7, minimiföreskrifter avseende maximal veckoarbetstid, raster, viloperioder och nattarbete. Artiklarna 13–16 i rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter (EGT L 370, s. 8; svensk specialutgåva, område 7, volym 3, s. 120), i dess lydelse enligt Europaparlamentets och rådets förordning nr 561/2006 (EUT L 102, s. 1) innehåller skyldigheter för arbetsgivaren och förarna när det gäller användningen av färdskrivare och diagramblad. Genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006 om körkort (EUT L 403, s. 18) samt Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon (Ramdirektiv) (EUT L 263, s. 1) införs likaså viktiga gemensamma regler för att skydda trafiksäkerheten.

Italiensk rätt

- 8 Utöver olika trafikbestämmelser – i synnerhet dem i vägtrafiklagen – fastställdes i lag nr 32 av den 1 mars 2005 om bemyndigande för regeringen att omarbeta bestämmelserna inom branschen för person- och godstransporter på väg (GURI nr 57, av den 10 mars 2005, s. 5) ledande principer och riktlinjer för omorganisation av vägtransportbranschen. Lagen syftade bland annat till att införa en reglerad liberalisering och att ersätta det tidigare system med obligatoriska intervalltaxor som inrättats genom lag nr 298 av den 6 juni 1974 med ett system som grundas på rätten att fritt avtala om priserna för tjänster avseende godstransporter på väg. Bland de för bemyndigandet ledande principerna och kriterierna ingick även anpassning av reglerna till unionsrätten för att inrätta en öppen och konkurrensutsatt marknad, skydd för konkurrensen mellan företag samt skydd för trafiksäkerhet och social trygghet.
- 9 Med tillämpning av det ovannämnda bemyndigandet antog den italienska regeringen olika lagstiftningsdekret i syfte att genomföra reformen.
- 10 Genom lagstiftningsdekret nr 284 av den 21 november 2005 gavs Consulta i uppdrag att lägga fram förslag, genomföra studier, övervaka och ge råd åt politiska församlingar för att regeringens ingripande åtgärder och styrstrategier inom vägtransportbranschen skulle kunna fastställas. Consulta är sammansatt av företrädare för statliga myndigheter, sektors-sammanslutningar inom

vägtransportbranschen, sammanslutningar av uppdragsgivare och företag och/eller organ där staten är majoritetsägare. Vid tidpunkten för de faktiska omständigheterna i de nationella målen hade Consulta 102 ledamöter – ordinarie ledamöter och suppleanter – enligt följande:

- 60 ledamöter som företräder sektors-sammanslutningar inom vägtransport-branschen och uppdragsgivare,
 - 36 ledamöter som företräder statliga myndigheter, och
 - 6 ledamöter som företräder företag och/eller organ där staten är majoritetsägare.
- 11 Genom lagstiftningsdekret nr 284 av den 21 november 2005 inrättades dessutom Osservatorio som organ till Consulta. Osservatorio övervakar att bestämmelserna om trafiksäkerhet och social trygghet iakttas och uppdaterar den praxis och sedvana som tillämpas på avtal om godstrafik som ingås muntligen. Enligt artikel 6.1 g i dekretet ska Osservatorio bestå av 10 ledamöter som tillsätts av Consultas ordförande och som väljs bland dem av Consultas ledamöter som har specialistkompetens inom statistik och ekonomi. Vid den tidpunkt då talan i de nationella målen väcktes hade Osservatorio 10 ledamöter. Av dessa företrädde 8 ledamöter åkeri- och uppdragsgivarsammanslutningar och 2 företrädde statliga myndigheter.
- 12 Lagstiftningsdekret nr 286 av den 21 november 2005, varigenom den reglerade liberaliseringen genomförs, föreskriver i artikel 4.1 att fastställande av ersättningen för godstrafik på väg sker av de avtalsslutande parterna genom fri förhandling. I artikel 4.2 anges att säkerheten ska upprätthållas genom att "klausuler i transportavtal som medför att tjänsterna utförs på sätt och under förhållanden som strider mot trafiksäkerhetsbestämmelserna är ogiltiga". Vad gäller muntliga avtal – vilka oftare kan vara till men för den svagare avtalsparten – kompletterades i lagstiftningsdekretet principen om avtalsfrihet genom en föreskrift om tillämpning av den praxis och sedvana inom branschen som fastställts av Osservatorio.
- 13 Genom artikel 83 bis i lagdekret nr 112 av den 25 juni 2008 begränsades den avreglering av taxorna som införts genom lagstiftningsdekret nr 286 av den 21 november 2005. I den nämnda artikeln föreskrevs nämligen, såvitt gäller muntliga avtal, att den ersättning som uppdragsgivaren ska utge inte får vara lägre än den lägsta driftskostnaden, vilken Osservatorio ombetts att fastställa.
- 14 De lägsta driftskostnaderna inbegriper:
- den genomsnittliga bränslekostnaden per kilometer för de olika fordonstyperna, fastställda månadsvis, och
 - andelen – uttryckt som en procentsats av den genomsnittliga bränslekostnaden – av vägtransportföretagets driftskostnader, fastställda på havårsbasis.
- 15 Reglerna i artikel 83 bis i lagdekret nr 112 av den 25 juni 2008 genomgick väsentliga ändringar på så sätt att det inte längre gjordes någon åtskillnad mellan skriftliga och rent muntliga avtal och Osservatorio gavs möjlighet att påverka fastställandet av vägtransporttaxorna även för de förstnämnda avtalen med tanke på behovet av att säkerställa iakttagandet av säkerhetsnormerna.

16 I artikel 83 bis i lagdekret nr 112 av den 25 juni 2008, i den lydelse som är tillämplig i de nationella målen (nedan kallad artikel 83 bis i lagdekret nr 112/2008 i ändrad lydelse), med rubriken ”Skydd för trafiksäkerheten och för en väl fungerande marknad för yrkesmässig godstrafik på väg”, föreskrivs följande:

”1. Osservatorio, som avses i artikel 9 i lagstiftningsdekret nr 286 av den 21 november 2005, fastställer – på grundval av en lämplig stickprovsundersökning och med hänsyn tagen till de mätningar som Ministeriet för ekonomisk utveckling gör varje månad av genomsnittspriset på fordonsdiesel – den månatliga genomsnittliga bränslekostnaden per kilometer för olika typer av fordon och dess respektive påverkan.

2. Med hänvisning till fordonstyperna fastställer Osservatorio den 15 juni och den 15 december hur stor andel (uttryckt i procent) av driftkostnaderna för företag som bedriver vägtransporter för annans räkning som utgörs av bränslekostnader.

3. Bestämmelserna i punkterna 4–11 i denna artikel innehåller regler för att anpassa de avgifter som uppdragsgivaren ska erlägga för åkarens bränslekostnader. Avgifterna är föremål för kontroll beroende på deras inverkan på marknaden ett år efter deras ikraftträdande.

4. För att säkerställa trafiksäkerheten och en fungerande marknad för yrkesmässiga godstransporter på väg ska det belopp som tillkommer åkaren, vilket ska framgå av det transportavtal som ingås skriftligen enligt artikel 6 i lagstiftningsdekret nr 286 av den 21 november 2005, åtminstone täcka de lägsta driftkostnader som säkerställer att de enligt lagen föreskrivna säkerhetsparametrarna iakttas. Dessa lägsta kostnader fastställs inom ramen för frivilliga branschöverenskommelser som ingås mellan de åkeriförbund som är företrädare i Consulta, som avses i punkt 16, och uppdragsgivarorganisationerna. Överenskommelserna kan även innehålla bestämmelser om avtal avseende godstransporter på väg inom en garanterad tid och avseende garanterade kvantiteter, enligt vilka det är möjligt att göra undantag från de bestämmelser som avses i denna punkt, från bestämmelserna i artikel 7.3 och 7.7 bis i lagstiftningsdekret nr 286 av den 21 november 2005 och från bestämmelserna om direkta anspråk.

4 bis. Om de i punkt 4 nämnda frivilliga överenskommelserna inte ingås inom en frist på nio månader räknat från det datum då dessa bestämmelser träder i kraft, fastställer Osservatorio, som avses i artikel 6.1 g i lagstiftningsdekret nr 284 av den 21 november 2005, de lägsta kostnaderna på det sätt som föreskrivs i punkt 4. Om Osservatorio inom ytterligare trettio dagar efter den i första satsen angivna fristen inte har fastställt de lägsta kostnaderna tillämpas bestämmelserna i punkterna 6 och 7 på de transportavtal som ingås skriftligen endast vad gäller fastställande av ersättningen.

4 ter. Om fakturan innehåller ett pris som är lägre än vad som stadgas i punkt 4 eller 4 bis preskriberas åkarens anspråk gentemot uppdragsgivaren såvitt gäller betalning av ersättning för mellanskillnaden efter ett år från och med dagen då transporten slutfördes, såvida inte annat avtalats med stöd av frivilliga branschöverenskommelser som ingåtts i enlighet med punkt 4.

4 quater. Med undantag från vad som stadgas i punkt 4 och 4 bis, ska den avgift som ska erläggas till åkaren för de transporttjänster som tillhandahållits enligt ett avtal som ingåtts skriftligt i den mening som avses i artikel 6 i lagstiftningsdekret nr 286 av den 21 november 2005 fastställas fritt genom förhandlingar mellan parterna när de ovannämnda tjänsterna innebär transport som gäller ett avstånd på maximalt 100 kilometer per dag, såvida inte annat avtalats med stöd av frivilliga branschöverenskommelser som ingåtts i enlighet med punkt 4.

4 quinquies. Då avtalet ingås är åkaren skyldig att ge uppdragsgivaren ett intyg som utfärdats av ett organ för social trygghet mindre än tre månader tidigare, av vilket det framgår att företaget har betalat arbetsgivaravgifter och avgift till socialförsäkringen.

5. Om avtalet gäller transporttjänster som ska utföras under en längre tid än 30 dagar ska anpassning ske av den del av ersättningen för tjänsten som motsvarar åkarens kostnad för bränsle för den avtalade transporten, såsom denna anges i avtalet eller på de fakturor som utställts för åkarens tjänster under den första månad som avtalet gäller. Anpassningen ska ske på grundval av prisvariationer för fordonsdiesel, fastställda i enlighet med punkt 1, om variationerna överstiger 2 % av det referensvärde som beaktades då avtalet undertecknades eller då den första anpassningen gjordes.

6. Om avtalet avseende godstrafik på väg inte ingåtts skriftligen enligt artikel 6 i lagstiftningsdekret nr 286 av den 21 november 2005 ska det av åkarens faktura – enbart av juridiska och administrativa skäl – framgå vilken andel av uppdragsgivarens avgift som är hänförlig till åkarens bränslekostnad för att tillhandahålla den avtalade tjänsten. Beloppet ska motsvara produkten av det fastställda kilometerpriset, för den klass det för transporten använda fordonet tillhör enligt punkt 1 under den månad som föregick transporten, multiplicerad med antalet kilometer för den transport som anges på fakturan.

7. Den del av avgiften som ska erläggas till åkaren, och som inte är densamma som den som anges i punkt 6, ska, med undantag för den avgift uppdragsgivaren ska betala för bränslekostnaden, motsvara en andel av denna avgift som uppgår till minst lika mycket som den andel som motsvarar andra kostnader än bränslekostnaderna i punkt 2.

8. Om en annan del av den avgift som ska erläggas till åkaren än den som anges i punkt 6 motsvarar ett lägre belopp än det som anges i punkt 7, får åkaren begära att uppdragsgivaren betalar mellanskillnaden. Om avtalet om godstrafik på väg inte ingåtts skriftligen preskriberas åkarens krav fem år efter det att transporten genomförts. Om transportavtalet ingåtts skriftligen preskriberas åkarens krav efter ett år i enlighet med artikel 2951 i civillagen.

9. Om uppdragsgivaren inte erlägger betalning inom femton dagar får åkaren, inom femton dagar vid äventyr av att talerätten annars förfaller, väcka talan om betalningsföreläggande vid behörig domstol enligt artikel 638 i civilprocesslagen. Till stöd för sin talan ska åkaren lägga fram dokumentation som visar att han är inskriven i registret över åkare som genomför yrkesmässig godstrafik på väg, registreringsbevis för det fordon som använts för transporten, faktura av vilken kostnaden för transporten ska framgå, dokumentation av att betalning av det angivna beloppet skett och beräkningar av hur den ytterligare avgift som ska erläggas till åkaren enligt punkterna 7 och 8 fastställs. Efter kontroll av att dokumentationen och de framlagda beräkningarna är korrekta, ska domstolen förelägga uppdragsgivaren, genom motiverat beslut enligt artikel 641 i civilprocesslagen, att utan dröjsmål erlägga betalning av det fordrade beloppet till åkaren. Härigenom godkänns samtidigt verkställighet av beslutet enligt artikel 642 i civilprocesslagen och fastställs den frist inom vilken överklagande kan ske enligt bestämmelserna i avsnitt IV, del I, kapitel I, i samma lag.

...

14. Utan att det påverkar de påföljder som föreskrivs i artikel 26 i lag nr 298 av den 6 juni 1974 med senare ändringar, samt i artikel 7 i lagstiftningsdekret nr 286 av den 21 november 2005, om de är tillämpliga, medför varje åsidosättande av de regler som avses i punkterna 6, 7, 8 och 9 utestängning från förfaranden om offentlig upphandling av varor och tjänster under en period om högst sex månader. Under en period om ett år gäller under samma förutsättningar utestängning från möjligheten att dra fördel av alla former av lagstadgade skatteförmåner, finansiella förmåner och trygghetsförsäkringar.

15. De påföljder som föreskrivs i punkt 14 ska tillämpas av den behöriga myndigheten.

16. De påföljder som föreskrivs i punkt 14 ska inte tillämpas om parterna har ingått ett transportavtal i överensstämmelse med en frivillig överenskommelse som ingåtts mellan merparten av de åkeriförbund och transportanvändarsammanslutningar som är företrädare i Consulta i syfte att reglera transporttjänster inom en viss kommersiell sektor.

...

- 17 Från och med den 12 september 2012 tilldelades en avdelning inom ministeriet för infrastruktur och transport de uppgifter som Osservatorio haft. Detta skedde genom lagstiftning.

Målen vid den nationella domstolen och tolkningsfrågorna

- 18 I avsaknad av sådana frivilliga överenskommelser som föreskrivs i artikel 83 bis.4 och 83 bis.4 bis i lagdekret nr 112/2008 i ändrad lydelse sammanställde Osservatorio den 21 november 2011 en rad tabeller som fastställer de lägsta driftskostnaderna för företag som bedriver yrkesmässiga vägtransporter. Tabellerna återges i dekret av den 22 november 2011 från generaldirektören vid ministeriet för infrastruktur och transport.
- 19 Kostnadsposterna i de ovannämnda tabellerna har beräknats för fem fordonsklasser definierade efter högsta totala lastvikten, med angivande av en genomsnittlig årlig resväg och en genomsnittlig konsumtion av diesel per kilometer. Kostnaderna inkluderar kostnader för dragfordon, påhängsvagnar, underhåll, anställda chaufförers arbete enligt gällande kollektivavtal, försäkringar, fordonsservice, fordonsskattmärken, däck, bränsle, vägskatter och organisation. Europeiska kommissionen har som exempel nämnt att för fordon med en vikt på maximalt 3,5 ton och en körsträcka på mellan 101 kilometer och 150 kilometer, har driftskostnaderna, beräknade med tillämpning av artikel 83 bis.2 i lagdekret nr 112/2008 i ändrad lydelse, fastställts till 0,999 euro per kilometer. De lägsta driftskostnader som fastställts med tillämpning av artikel 83 bis.4 och 83 bis.4 bis i samma lagstiftningsdekret uppgår till 0,909 euro per kilometer och bränslekostnaden till 0,122 euro per kilometer.
- 20 Osservatorio har även fastställt beräkningssättet för en regelbunden anpassning av driftskostnaderna och följaktligen priser för vägtransporter. Organet har anpassat de värden som fastställdes vid det första tillfället och antog den 14 och den 21 december 2011 rättsakter med rubriken "Periodisk publicering av driftskostnader för företag som utför yrkesmässig vägtransport och de lägsta driftskostnader som garanterar att säkerhetsparametrarna iaktas".
- 21 De nationella målen är resultatet av en rad fall där talan om ogiltigförklaring väckts – såväl huvudtalan som anslutningstalan – vid Tribunale amministrativo regionale per il Lazio mot beslut vari Osservatorio fastställt de lägsta kostnader som avses i artikel 83 bis i lagdekret nr 112/2008 i ändrad lydelse.
- 22 Enligt den hänskjutande domstolen införs genom de italienska bestämmelserna ett reglerat system för fastställande av de lägsta driftskostnaderna som inskränker avtalsfriheten och rätten att fritt fastställa en av avtalets väsentligaste punkter, även om detta sker i syfte att upprätthålla säkerhetsnormerna.
- 23 Målet att skydda trafiksäkerheten återfinns i unionsrätten, men den hänskjutande domstolen är tveksam till om den avvägning som görs i artikel 83 bis i lagdekret nr 112/2008 i ändrad lydelse mellan mot varandra stridande intressen är förenlig med unionsrätten.

- 24 Under dessa omständigheter beslutade Tribunale amministrativo regionale per il Lazio att vilandeförklara målen och att till domstolen ställa följande frågor, vilka har samma lydelse i målen C-184/13–C-187/13, C-194/13, C-195/13 och C-208/13:
- ”1) Är medlemsstaternas nationella bestämmelser som föreskriver de lägsta driftskostnaderna inom vägtransportbranschen och innebär ett utifrån styrt fastställande av en komponent av ersättningen för tjänsten och därmed av avtalspriset förenliga med skyddet av den fria konkurrensen, den fria rörligheten för företag, etableringsfriheten och friheten att tillhandahålla tjänster (som fastslås i artikel 4.3 FEU och artiklarna 101 FEUF, 49 FEUF, 56 FEUF samt 96 FEUF), och i så fall i vilken utsträckning?
 - 2) Kan inskränkningar i nämnda principer vara berättigade, och i så fall under vilka villkor, av hänsyn till det allmänna intresset av att upprätthålla trafiksäkerheten, och kan fastställandet av de lägsta driftskostnaderna enligt bestämmelserna i artikel 83 bis i lagdekret nr 112/2008 i ändrad lydelse, tjäna detta syfte?
 - 3) Kan fastställandet av de lägsta driftskostnaderna ur ovannämnda synvinkel överlätas i första hand till frivilliga överenskommelser mellan de involverade kategorierna av aktörer och, i andra hand, till organ med en sammansättning där de ekonomiska privata aktörerna i branschen är starkt representerade, när lagstiftningen inte fastställer några kriterier i förväg?”
- 25 Genom beslut av domstolens ordförande av den 14 maj 2013 förenades målen C-184/13–C-187/13, C-194/13, C-195/13 och C-208/13 vad gäller det skriftliga och muntliga förfarandet samt domen.

Prövning av tolkningsfrågorna

- 26 Den hänskjutande domstolen har ställt sina frågor, som ska prövas tillsammans, för att få klarhet i huruvida artikel 101 FEUF, jämförd med artikel 4.3 FEU, samt artiklarna 49 FEUF, 56 FEUF och 96 FEUF ska tolkas så, att de utgör hinder för nationella bestämmelser, såsom dem som är aktuella i de nationella målen, enligt vilka priset för yrkesmässiga godstransporttjänster på väg inte får understiga en lägsta driftskostnad som fastställs av ett organ som huvudsakligen består av företrädare för de berörda ekonomiska aktörerna.
- 27 Domstolen vill inledningsvis precisera att det i de aktuella nationella bestämmelserna föreskrivs att de lägsta driftskostnaderna i första hand fastställs genom frivilliga branschöverenskommelser som ingås av åkeriernas och uppdragsgivarnas yrkessammanslutningar. I andra hand, i avsaknad av sådana överenskommelser, fastställs de nämnda driftskostnaderna av Osservatorio och för det fall Osservatorio inte vidtar någon åtgärd, direkt av ministeriet för infrastruktur och transport. Under den period som är aktuell i de nationella målen, det vill säga från november 2011 till augusti 2012, fastställdes de lägsta driftskostnaderna i praktiken av Osservatorio.

Unionens konkurrensrättsregler

- 28 Det ska erinras om att det följer av domstolens fasta praxis att artikel 101 FEUF endast omfattar företags beteenden och inte avser lagar och andra författningar som antagits av medlemsstaterna. Denna bestämmelse, jämförd med artikel 4.3 FEU, i vilken det föreskrivs en skyldighet till samarbete mellan Europeiska unionen och medlemsstaterna, medför emellertid att medlemsstaterna inte får vidta eller bibehålla åtgärder – inte heller i form av lagar eller andra författningar – som kan leda till att de konkurrensregler som är tillämpliga på företag förlorar sin ändamålsenliga verkan (se dom Cipolla m.fl., C-94/04 och C-202/04, EU:C:2006:758, punkt 46, samt dom Sbarigia, C-393/08, EU:C:2010:388, punkt 31).

- 29 Det utgör en överträdelse av artikel 101 FEUF, jämförd med artikel 4.3 FEU, om en medlemsstat antingen påbjuder eller främjar kartellbildning som strider mot artikel 101 FEUF eller förstärker verkningarna av sådana karteller, eller när medlemsstaten fråntar sina egna bestämmelser deras offentlighetsrättsliga karaktär genom att delegera ansvaret för att besluta om ingripanden av ekonomiskt intresse till privata aktörer (se dom *Centro Servizi Spediporto*, C-96/94, EU:C:1995:308, punkt 21, dom *Arduino*, C-35/99, EU:C:2002:97, punkt 35, och dom *Cipolla m.fl.*, EU:C:2006:758, punkt 47).
- 30 I synnerhet i domen *Centro Servizi Spediporto* (EU:C:1995:308) skulle domstolen ta ställning till en liknande fråga beträffande den vid den tiden gällande italienska lagstiftningen, varigenom det inrättades ett system med obligatoriska intervalltaxor som innebar en högsta och en lägsta gräns. Domstolen fann dels att när det i en medlemsstats bestämmelser stadgas att taxorna för godstransporter på väg ska godkännas och träda i kraft enligt beslut av den offentliga myndigheten på grundval av förslag från en kommitté som består av en majoritet av företrädare för en myndighet jämte en minoritet av företrädare för de berörda ekonomiska aktörerna och att den i sina förslag måste iakta vissa kriterier av allmänt intresse, kan fastställandet av dessa taxor inte betraktas som en konkurrensbegränsande samverkan mellan privata ekonomiska aktörer som påbjudits eller gynnats av staten eller som staten förstärkt verkningarna av. Vidare slog domstolen fast att staten inte har delegerat sin behörighet till privata ekonomiska aktörer genom att den, innan den godkänner förslagen, tar hänsyn till yttranden från andra offentliga och privata organ eller till och med fastställer taxorna på eget initiativ.
- 31 I domen *Librandi* (C-38/97, EU:C:1998:454), slog domstolen fast att dessa slutsatser inte ändras av att företrädarna för de berörda ekonomiska aktörerna inte längre utgör en minoritet inom denna kommitté, under förutsättning att taxorna fastställs under iakttagande av de kriterier av allmänintresse som definieras i lagen och att den offentliga myndigheten inte avstår från sina befogenheter till privata ekonomiska aktörer när den, innan den godkänner förslagen, tar hänsyn till yttranden från andra offentliga och privata organ eller till och med fastställer taxorna på eget initiativ.
- 32 Vad för det första gäller frågan om de bestämmelser som är föremål för prövning i de nationella målen gör det möjligt att fastslå att det föreligger en konkurrensbegränsande samverkan mellan privata ekonomiska aktörer gör domstolen följande bedömning. Den kommitté som fastställt de lägsta driftskostnaderna i de nationella målen, det vill säga *Osservatorio*, är huvudsakligen sammansatt av företrädare för åkeriernas och uppdragsgivarnas yrkessammanslutningar. Av de tio ledamöter i *Osservatorio* som tillsatts av *Consultas* ordförande var åtta, vid tidpunkten för de faktiska omständigheterna i de nationella målen, företrädare för åkeriernas och uppdragsgivarnas yrkessammanslutningar. I tillsättningsbeslutet för dessa ledamöter anges dessutom att de tillsätts "som företrädare" för den sammanslutning eller det företag de tillhör.
- 33 Vidare ska *Osservatorios* beslut godkännas av en majoritet av dess ledamöter. Statens företrädare har härvid ingen vetorätt eller utslagsröst som kan återställa jämvikten i maktförhållandet mellan myndigheten och den privata sektorn, till skillnad från den situation som var aktuell i domarna *Reiff* (C-185/91, EU:C:1993:886, punkt 22), *Delta Schiffahrts- und Speditionsgesellschaft* (C-153/93, EU:C:1994:240, punkt 21), *Centro Servizi Spediporto* (EU:C:1995:308, punkt 27), och *Librandi* (EU:C:1998:454, punkt 35).
- 34 Taxor som fastställts av en sådan yrkesorganisation kan alltså ha en offentlighetsrättslig karaktär bland annat när medlemmarna i yrkesorganisationen kan betecknas som experter som är oberoende i förhållande till de berörda ekonomiska aktörerna och är skyldiga enligt lag att fastställa taxan med beaktande av inte bara intressena hos de inom sektorn verksamma företag eller företagssammanslutningar som har utsett dem, utan även allmänintresset och de intressen som företag inom andra sektorer eller de som utnyttjar tjänsterna i fråga kan ha (se, för ett liknande resonemang, dom *Reiff*, EU:C:1993:886, punkterna 17–19 och 24, dom *Delta Schiffahrts- und*

Speditionsgesellschaft, EU:C:1994:240, punkterna 16–18 och 23, dom DIP m.fl., C-140/94–C-142/94, EU:C:1995:330, punkterna 18 och 19, dom kommissionen/Italien, C-35/96, EU:C:1998:303, punkt 44, samt dom Arduino, EU:C:2002:97, punkt 37).

- 35 Enligt vad som anges i besluten om hänskjutande anges inte i de nationella bestämmelserna om inrättandet av Consulta och Osservatorio vilka ledande principer dessa organ ska följa. De innehåller inte heller några bestämmelser som hindrar att yrkesorganisationernas företrädare uteslutande agerar i yrkets intresse.
- 36 Vad dessutom beträffar de nationella bestämmelser varigenom systemet med lägsta driftskostnader inrättas och som ger Osservatorio befogenhet att fastställa dessa gör domstolen följande påpekande. Det är visserligen riktigt att artikel 83 bis.4 i lagdekret nr 112/2008 i ändrad lydelse hänvisar till syftet att skydda trafiksäkerheten och att säkerställa en väl fungerande marknad för yrkesmässig godstrafik på väg och att det i denna bestämmelse föreskrivs att dessa lägsta driftskostnader under alla omständigheter ska säkerställa att de enligt lagen föreskrivna säkerhetsparametrarna iakttas.
- 37 I de bestämmelser som är föremål för prövning i de nationella målen görs emellertid endast en vag hänvisning till skyddet för trafiksäkerheten och Osservatorios ledamöter ges dessutom ett stort utrymme för skönsmässig prövning och ett självbestämmande då de fastställer de lägsta driftskostnaderna i de yrkesorganisationers intresse som tillsatt dem. Kommissionen har härvid påpekat att det framgår av ett protokoll från ett av Osservatorios möten att när dess ledamöter var oeniga om tillämpningsområdet för de lägsta driftskostnaderna, uttryckte en av dessa ledamöter sitt motstånd på grund av den yrkesorganisations intresse som han företrädde och inte på grund av allmänintresset.
- 38 Under dessa omständigheter innehåller de nationella bestämmelser som är aktuella i de nationella målen varken några förfaranderegler eller materiella bestämmelser som kan säkerställa att Osservatorio vid utarbetandet av de lägsta driftskostnaderna agerar som en del av en offentlig myndighet och verkar för att tillvarata allmänintresset.
- 39 Vad sedan för det andra gäller frågan huruvida staten har delegerat sin befogenhet att fastställa taxor till privata aktörer påpekar domstolen att det i artikel 83 bis.1, 83 bis.2 och 83 bis.4 bis i lagdekret nr 112/2008 i ändrad lydelse endast föreskrivs att Osservatorio ”fastställer” de olika kostnader som avses i de nationella bestämmelser som är aktuella i de nationella målen. Det framgår av de handlingar som tillställts domstolen att staten inte utövar någon kontroll över Osservatorios bedömningar av kriterierna för att fastställa de lägsta driftskostnaderna eller de fastställda värdena.
- 40 Det framgår heller inte att andra offentliga organ eller sammanslutningar rådfrågas innan dessa kostnader medtas i dekret och blir verkställbara.
- 41 Ovanstående överväganden föranleder domstolen att göra följande bedömning. Mot bakgrund av å ena sidan Osservatorios sammansättning och funktion och å andra sidan avsaknaden av såväl kriterier avseende allmänintresset som definieras i lag på ett sätt som är tillräckligt tydligt för att garantera att åkeriernas och uppdragsgivarnas företrädare verkligen agerar med iakttagande av det allmänintresse som lagen syftar till att uppnå, som avsaknaden av en verklig statlig kontroll och beslutanderätt i sista instans, måste Osservatorio anses som en företagssammanslutning i den mening som avses i artikel 101 FEUF då den antar sådana beslut om fastställande av de lägsta driftskostnaderna för vägtransporter som dem som är aktuella i de nationella målen.
- 42 För att unionens konkurrensrättsregler ska vara tillämpliga på de i de nationella målen aktuella bestämmelserna – genom vilka de lägsta driftskostnader som fastställs av Osservatorio blir bindande – krävs att dessa kan snedvrider konkurrensen inom den inre marknaden.

- 43 Domstolen konstaterar härvid att fastställande av lägsta driftskostnader, vilka sedan görs bindande genom sådana nationella bestämmelser som dem som är aktuella i de nationella målen, hindrar företagen från att fastställa taxor som är lägre än dessa kostnader och motsvarar därigenom fastställande av horisontella bindande minimipriser.
- 44 Vad gäller påverkan på handeln mellan medlemsstaterna är det tillräckligt att påpeka att en konkurrensbegränsande samverkan som berör en medlemsstats hela territorium genom själva sin karaktär har till resultat att avskärmningen av marknaderna på nationell nivå förstärks och att den ekonomiska integration som eftersträvas i EUF-fördraget följaktligen hindras (se dom kommissionen/Italien, EU:C:1998:303, punkt 48, och dom Manfredi m.fl., C-295/04–C-298/04, EU:C:2006:461, punkt 45).
- 45 Mot bakgrund härav konstaterar domstolen att fastställande av lägsta driftskostnader för vägtransporter, som sedan görs bindande genom sådana nationella bestämmelser som dem som är aktuella i de nationella målen, kan snedvrider konkurrensen inom den inre marknaden.
- 46 Dock ska det påpekas att de bestämmelser som är aktuella i de nationella målen och som innebär att ett beslut av en företagssammanslutning som har till syfte eller resultat att begränsa konkurrensen eller att begränsa parternas eller en av parternas handlingsfrihet blir bindande inte nödvändigtvis omfattas av det förbud som stadgas i artikel 101.1 FEUF, jämförd med artikel 4.3 FEU.
- 47 Vid tillämpningen av de bestämmelserna i ett specifikt fall är det nämligen nödvändigt att först beakta det allmänna sammanhang i vilket ett beslut av den berörda företagssammanslutningen har fattats eller för vilket det medför verkningar, och mer specifikt dess syften. Det ska därefter undersökas huruvida de begränsningar av konkurrensen som bestämmelserna ger upphov till är en nödvändig följd av dessa syften (se dom Wouters m.fl., C-309/99, EU:C:2002:98, punkt 97, och dom Consiglio nazionale dei geologi et Autorità garante della concorrenza e del mercato, C-136/12, EU:C:2013:489, punkt 53).
- 48 Det ska i detta sammanhang kontrolleras om de restriktioner som sålunda föreskrivs i de regler som är aktuella i de nationella målen inte går utöver vad som är nödvändigt för att säkerställa genomförandet av legitima mål (se, för ett liknande resonemang, dom Meca-Medina och Majcen/kommissionen, C-519/04 P, EU:C:2006:492, punkt 47, samt dom Consiglio nazionale dei geologi et Autorità garante della concorrenza e del mercato, EU:C:2013:489, punkt 54).
- 49 Det saknas härvid anledning att pröva om den rättspraxis som citeras i punkterna 47 och 48 ovan är tillämplig på nationella bestämmelser som föreskriver en horisontell prisöverenskommelse. Domstolen finner det tillräckligt att konstatera att de bestämmelser som är aktuella i de nationella målen inte under några omständigheter kan motiveras av ett legitimt mål.
- 50 Enligt artikel 83 bis.4 i lagdekret nr 112/2008 i ändrad lydelse syftar fastställandet av de lägsta driftskostnaderna i synnerhet till att skydda trafiksäkerheten.
- 51 Det kan visserligen inte uteslutas att skydd för trafiksäkerheten kan utgöra ett legitimt mål. Fastställande av lägsta driftskostnader framstår emellertid inte, vare sig direkt eller indirekt, som ett lämpligt sätt att uppnå detta mål.
- 52 Domstolen påpekar härvid att de i de nationella målen aktuella bestämmelserna endast på ett allmänt plan syftar till att skydda trafiksäkerheten, utan att det fastställs något som helst samband mellan de lägsta driftskostnaderna och ett ökat skydd för trafiksäkerheten.
- 53 En nationell lagstiftning är dessutom endast ägnad att säkerställa uppnåendet av det åberopade målet, om den verkligen på ett sammanhängande och systematiskt sätt svarar mot önskan att uppnå detta mål (se dom Hartlauer, C-169/07, EU:C:2009:141, punkt 55, och dom Attanasio Group, C-384/08, EU:C:2010:133, punkt 51).

- 54 Den "lägsta kostnaden" i den mening som avses i artikel 83 bis i lagdekret nr 112/2008 i ändrad lydelse är förvisso tänkt att motsvara det lägsta belopp, objektivt fastställt, under vilket det inte är möjligt att uppfylla de skyldigheter som föreskrivs i bestämmelserna om skydd för trafiksäkerheten. De bestämmelser som är aktuella i de nationella målen innehåller emellertid undantag. Enligt artikel 83 bis.4 quater i lagdekret nr 112/2008 i ändrad lydelse lämnas fastställandet av ersättningen åt parterna att fritt förhandla om när transporttjänsten gäller ett avstånd upp till 100 kilometer per dag. I artikel 83 bis.16 föreskrivs på samma sätt en möjlighet att göra undantag från den lägsta kostnad som fastställts av Osservatorio med hjälp av sektorsvisa överenskommelser.
- 55 De aktuella bestämmelserna går under alla förhållanden utöver vad som är nödvändigt. De ger nämligen inte åkaren möjlighet att visa att han, även om han erbjuder lägre priser än de fastställda lägsta priserna, till fullo iakttar gällande säkerhetsbestämmelser (se, för ett liknande resonemang, dom Outokumpu Oy, C-213/96, EU:C:1998:155, punkt 39, och dom Marks & Spencer, C-446/03, EU:C:2005:763, punkterna 54–56).
- 56 Vidare finns det ett stort antal regler, inklusive unionsrättsliga regler, vilka nämns i punkt 7 ovan, som särskilt avser trafiksäkerheten. Dessa utgör mer effektiva och mindre restriktiva åtgärder, såsom till exempel unionens regler om maximal veckoarbetstid, raster, viloperioder och nattarbete och trafiksäkerhetsprovning av fordon. Ett strikt iakttagande av dessa regler kan säkerställa en lämplig säkerhetsnivå.
- 57 Fastställandet av lägsta driftskostnader kan således inte motiveras av ett legitimt mål.
- 58 Det följer av vad som anförts ovan att de ställda frågorna ska besvaras på följande sätt. Artikel 101 FEUF, jämförd med artikel 4.3 FEU, ska tolkas så, att den utgör hinder för nationella bestämmelser, såsom dem som är aktuella i de nationella målen, enligt vilka priset för yrkesmässiga godstransporttjänster på väg inte får understiga en lägsta driftskostnad som fastställs av ett organ som huvudsakligen består av företrädare för de berörda ekonomiska aktörerna.

Principerna om fri rörlighet och transportpolitik

- 59 Mot bakgrund av svaret ovan saknas det anledning att tolka artiklarna 49 FEUF, 56 FEUF och 96 FEUF.

Rättegångskostnader

- 60 Eftersom förfarandet i förhållande till parterna i målet vid den nationella domstolen utgör ett led i beredningen av samma mål, ankommer det på den nationella domstolen att besluta om rättegångskostnaderna. De kostnader för att avge yttrande till domstolen som andra än nämnda parter har haft är inte ersättningsgilla.

Mot denna bakgrund beslutar domstolen (femte avdelningen) följande:

Artikel 101 FEUF, jämförd med artikel 4.3 FEU, ska tolkas så, att den utgör hinder för nationella bestämmelser, såsom dem som är aktuella i de nationella målen, enligt vilka priset för yrkesmässiga godstransporttjänster på väg inte får understiga en lägsta driftskostnad som fastställs av ett organ som huvudsakligen består av företrädare för de berörda ekonomiska aktörerna.

Underskrifter