



Sbírka soudních rozhodnutí

USNESENÍ SOUDNÍHO DVORA (osmého senátu)

21. června 2016*

„Řízení o předběžné otázce — Článek 99 jednacího řádu Soudního dvora — Článek 101 SFEU — Silniční doprava — Cena za služby silniční nákladní dopravy pro cizí potřeby, která nemůže být nižší, než jsou minimální provozní náklady — Hospodářská soutěž — Stanovení nákladů ministerstvem infrastruktury a dopravy“

Ve věci C-121/16,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 267 SFEU, podaná rozhodnutím Tribunale di Cagliari (soud Cagliari, Itálie) ze dne 28. října 2015, došlým Soudnímu dvoru dne 29. února 2016, v řízení

Salumificio Murru SpA

proti

Autotrasporti di Marongiu Remigio,

SOUDNÍ DVŮR (osmý senát),

ve složení D. Šváby (zpravodaj), předseda senátu, J. Malenovský a M. Vilaras, soudci,

generální advokát: M. Szpunar,

vedoucí soudní kanceláře: A. Calot Escobar,

s přihlédnutím k rozhodnutí, přijatému po vyslechnutí generálního advokáta, rozhodnout usnesením s odůvodněním podle článku 99 jednacího řádu Soudního dvora,

vydává toto

Usnesení

- 1 Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká výkladu článku 101 SFEU ve spojení s čl. 4 odst. 3 SEU.
- 2 Tato žádost byla předložena v rámci sporu mezi podnikem Salumificio Murru SpA a podnikem Autotrasporti di Marongiu Remigio ve věci zaplacení částky odpovídající rozdílu mezi částkou, která byla skutečně zaplacená za různé přepravní operace, a dlužnou částkou, která měla být zaplacená podle vnitrostátní právní úpravy, kterou se stanoví cena za služby silniční nákladní dopravy pro cizí potřeby.

* Jednací jazyk: italština.

Právní rámec

- 3 Zákon č. 32 ze dne 1. března 2005, týkající se pověření vlády ke změně právních předpisů v odvětví silniční osobní a nákladní dopravy (GURI č. 57 ze dne 10. března 2005, s. 5), usiluje především o zavedení regulované liberalizace a nahrazení předchozího systému povinného tarifního rozpětí systémem založeným na svobodném sjednávání cen za služby silniční nákladní dopravy.
- 4 V rámci uvedeného pověření stanoveného zákonem č. 32 ze dne 1. března 2005 přijala italská vláda různá legislativní nařízení, včetně legislativního nařízení č. 284 ze dne 21. listopadu 2005 (řádný doplněk ke GURI č. 6 ze dne 9. ledna 2006), kterým byla zřízena Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica (Rada pro silniční dopravu a logistiku, Itálie) jakožto poradní subjekt, a v rámci tohoto subjektu i Osservatorio sulle attività di autotrasporto (orgán dohledu nad činnostmi silniční dopravy, dále jen „orgán dohledu“), složený z deseti členů vybíraných předsedou Rady pro silniční dopravu a logistiku, který vykonává především funkci dohledu nad dodržováním ustanovení v oblasti bezpečnosti silničního provozu a sociálního zabezpečení a zajišťuje aktualizaci zvyků a zavedených postupů, jimiž se řídí ústní smlouvy o silniční nákladní dopravě.
- 5 Následně článek 83a nařízení vlády s mocí zákona č. 112 ze dne 25. června 2008 (dále jen „nařízení vlády s mocí zákona č. 112/2008“) omezil rozsah liberalizace tarifů zavedené legislativním nařízením č. 286 ze dne 21. listopadu 2005, neboť v případě ústně uzavíraných smluv stanovil, že odměna splatná příkazcem nesmí být nižší než minimální provozní náklady, jejichž stanovením byl pověřen orgán dohledu a které zahrnují průměrnou cenu pohonných hmot na kilometr jízdy pro různé kategorie vozidel, stanovovanou měsíčně, a podíl ceny pohonných hmot na provozních nákladech podniku silniční dopravy pro cizí potřebu, vyjádřený v procentech a stanovovaný pololetně
- 6 V článku 83a odst. 10 nařízení vlády s mocí zákona č. 112/2008 bylo stanoveno, že: „[d]okud nebudou k dispozici rozhodnutí uvedená v odst. 1 a 2 [které upravovaly činnost orgánu dohledu], Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (ministerstvo infrastruktury a dopravy) stanoví na základě údajů, které má k dispozici, a měsíčních přehledů průměrné ceny motorové nafty, pro různé typy vozidel a podle najeté kilometrové vzdálenosti po vyslechnutí nejreprezentativnějších sdružení dopravců a příkazců indexy nákladů na pohonné hmoty za kilometr a jejich dopadů.“
- 7 V článku 83a odst. 11 se uvádí: „[u]stanovení odst. 3 a 10 tohoto článku se použijí, pokud jde o změny nákladů na motorovou naftu, od 1. ledna 2009 nebo od poslední aktualizace provedené od tohoto dne“.
- 8 Ministerstvo infrastruktury a dopravy následně od června 2009 zveřejňovalo měsíční údaje o průměrných nákladech na pohonné hmoty, a to až do dne 2. listopadu 2011, kdy byly zveřejněny tabulkové sazby, které byly stanoveny orgánem dohledu, který byl zřízen v červenci 2010.
- 9 Článek 1 odst. 248 zákona č. 190/2014, který nabyl účinnosti dne 1. ledna 2015, změnil článek 83a nařízení vlády s mocí zákona č. 112/2008 tak, že odměnu určují svobodně smluvní strany. Posledně uvedený článek ve znění zákona č. 190/2014 ovšem není *ratione temporis* použitelný na spor v původním řízení.

Spór v původním řízení a předběžné otázky

- 10 Podniku Salumificio Murru bylo uloženo, aby zaplatil částku 37 136,27 eura navýšenou o úroky z prodlení a náklady a odměny ve prospěch podniku Autotrasporti di Marongiu Remigio jako zůstatek ceny za přepravu, kterou uskutečnil posledně uvedený podnik na základě ústní smlouvy uzavřené s prvně uvedeným podnikem, jenž odpovídal zejména rozdílu mezi skutečně uhrazenými částkami a částkami splatnými podle čl. 83a odst. 6 až 9 nařízení vlády s mocí zákona č. 112/2008.

- 11 Podnik Salumificio Murru podal proti tomuto platebnímu rozkazu odpor, přičemž namítá zejména protiústavnost tohoto ustanovení a rozpor tohoto ustanovení s unijním právem. Podnik Autotrasporti di Marongiu Remigio se domáhá zamítnutí odporu.
- 12 V této souvislosti předkládající soud uvádí, že Soudní dvůr v rozsudku ze dne 4. září 2014, API a další, (C-184/13 až C-187/13, C-194/13, C-195/13 a C-208/13, EU:C:2014:2147) rozhodl o tom, že článek 101 SFEU ve spojení s čl. 4 odst. 3 SEU musí být vykládán v tom smyslu, že brání takové vnitrostátní právní úpravě, jako je úprava dotčená ve věcech v původním řízení, podle které nemůže být cena za služby silniční nákladní dopravy pro cizí potřebu nižší, než jsou minimální provozní náklady, které stanoví subjekt složený především ze zástupců dotčených hospodářských subjektů.
- 13 Předkládající soud ovšem uvádí, že Soudní dvůr v souvislosti s uvedeným rozsudkem posuzoval jinou situaci, než kterou má posuzovat nyní.
- 14 Předkládající soud má za to, že v uvedených věcech byly předmětem sporu minimální provozní náklady stanovené orgánem dohledu, který je složen převážně ze zástupců dotčených hospodářských subjektů, kdežto ve věci v původním řízení jsou předmětem sporu minimální náklady stanovené ministerstvem infrastruktury a dopravy. Předkládající soud má proto za to, že poznatky vyplývající z rozsudku ze dne 4. září 2014, API a další (C-184/13 až C-187/13, C-194/13, C-195/13 a C-208/13, EU:C:2014:2147), nelze uplatnit na právní úpravu dotčenou ve věci v původním řízení.
- 15 Předkládající soud se ovšem vzhledem k úvahám uvedeným v bodech 50 až 57 rozsudku ze dne 4. září 2014, API a další, C-184/13 až C-187/13, C-194/13, C-195/13 a C-208/13, EU:C:2014:2147) zabývá otázkou, zda taková právní úprava není v rozporu s povinností, podle níž se členským státům ukládá, aby nepřijímaly nebo nezachovávaly v platnosti opatření, byť legislativní či nařizovací povahy, způsobila zmařit užitečný účinek pravidel hospodářské soutěže použitelných na podniky.
- 16 Za těchto podmínek se Tribunale di Cagliari (soud v Cagliari, Itálie) rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:
 - „1) Musí být článek 101 SFEU ve spojení s ustanovením čl. 4 odst. 3 SEU vykládán v tom smyslu, že brání takovému vnitrostátnímu ustanovení, jako je ustanovení v odst. 10 čl. 83a nařízení vlády s mocí zákona č. 112/2008, v rozsahu, ve kterém cena za služby silniční nákladní dopravy pro cizí potřebu nemůže být nižší, než jsou minimální provozní náklady stanovené ministerstvem infrastruktury a dopravy, a není ponechána na svobodném určení smluvních stran?
 - 2) Mohou být s ohledem na povahu ministerstva infrastruktury a dopravy jako veřejného orgánu pravidla hospodářské soutěže na vnitřním trhu omezena vnitrostátní právní úpravou s cílem dosáhnout ochrany bezpečnosti silničního provozu?“

K předběžným otázkám

- 17 Soudní dvůr může kdykoli rozhodnout usnesením s odůvodněním podle článku 99 jednacího řádu na návrh soudce zpravodaje a po vyslechnutí generálního advokáta, jestliže se položená předběžná otázka shoduje s otázkou, o níž již Soudní dvůr rozhodl, odpověď na tuto otázku lze jasně vyvodit z judikatury nebo o odpovědi na položenou předběžnou otázku nelze rozumně pochybovat.
- 18 Toto ustanovení je třeba použít v projednávané věci.

- 19 Podstatou otázek předkládajícího soudu, kterými je třeba se zabývat společně, je, zda musí být článek 101 SFEU ve spojení s čl. 4 odst. 3 SEU vykládán v tom smyslu, že brání takové vnitrostátní právní úpravě, jako je právní úprava dotčená ve věci v původním řízení, podle které nemůže být cena za služby silniční nákladní dopravy pro cizí potřebu nižší, než jsou minimální provozní náklady stanovené vnitrostátním správním orgánem.
- 20 Z ustálené judikatury Soudního dvora přitom vyplývá, že i když je pravda, že se článek 101 SFEU týká pouze chování podniků a nevztahuje se na právní či správní opatření přijatá členskými státy, nic to nemění na skutečnosti, že tento článek vykládán ve spojení s čl. 4 odst. 3 SEU, který zavádí povinnost spolupráce mezi Evropskou unií a členskými státy, ukládá členským státům, aby nepřijímaly nebo nezachovávaly v platnosti opatření, byť legislativní či nařizovací povahy, způsobila zmařit užitečný účinek pravidel hospodářské soutěže použitelných na podniky (rozsudek ze dne 4. září 2014, API a další, C-184/13 až C-187/13, C-194/13, C-195/13 a C-208/13, EU:C:2014:2147, bod 28 a citovaná judikatura).
- 21 Článek 101 SFEU ve spojení s čl. 4 odst. 3 SEU je porušen, jestliže členský stát nařídí nebo podpoří uzavírání kartelových dohod v rozporu s článkem 101 SFEU nebo posílí účinky takových dohod anebo zbaví svou vlastní právní úpravu jejího státního charakteru tím, že přeneše odpovědnost za přijetí intervenčních rozhodnutí hospodářského významu na soukromé hospodářské subjekty (rozsudek ze dne 4. září 2014, API a další, C-184/13 až C-187/13, C-194/13, C-195/13 a C-208/13, EU:C:2014:2147, bod 28 a citovaná judikatura).
- 22 V projednávaném případě je nesporné, že minimální náklady uvedené v článku 83a nařízení vlády s mocí zákona č. 112/2008 stanovuje samo ministerstvo infrastruktury a dopravy po vyslechnutí nejreprezentativnějších sdružení dopravců a příkazců.
- 23 Vzhledem k těmto podmínkám stanovení minimálních nákladů je zjevné, že členský stát nijak nezabavil svou vlastní právní úpravu státního charakteru tím, že by přenesl odpovědnost za přijetí intervenčních rozhodnutí hospodářského významu na soukromé hospodářské subjekty.
- 24 Takový závěr nelze zpochybnit skutečností, že minimální náklady uvedené v článku 83a nařízení vlády s mocí zákona č. 112/2008 jsou stanoveny po vyslechnutí nejreprezentativnějších sdružení dopravců a příkazců (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 4. září 2014, API a další, C-184/13 až C-187/13, C-194/13, C-195/13 a C-208/13, EU:C:2014:2147, bod 30 a citovaná judikatura).
- 25 Ze stejných důvodů souvisejících s podmínkami stanovení minimálních nákladů uvedených v článku 83a nařízení vlády s mocí zákona č. 112/2008 ministerstvem infrastruktury a dopravy nelze mít za to, že ohledně takové právní úpravy, jako je právní úprava dotčená ve věci v původním řízení, lze dojít k závěru o existenci kartelové dohody ve smyslu článku 101 SFEU, která by byla nařízena nebo podpořena orgány veřejné moci nebo jejíž účinky by tyto orgány posílily.
- 26 V tomto smyslu se situace dotčená ve věci v původním řízení odlišuje od situace posuzované ve věci, v níž byl vydán rozsudek ze dne 4. září 2014, API a další (C-184/13 až C-187/13, C-194/13, C-195/13 a C-208/13, EU:C:2014:2147), v jehož bodě 41 Soudní dvůr konstatoval, že orgán dohledu musí být v případě, kdy přijímá rozhodnutí stanovící minimální provozní náklady pro přepravu po silnici, považován za sdružení podniků ve smyslu článku 101 SFEU.
- 27 Proto v projednávaném případě není třeba posuzovat, zda taková právní úprava, jaká je dotčená ve věci v původním řízení, ukládá omezení hospodářské soutěže, která jsou skutečně nezbytná k tomu, aby bylo zajištěno uskutečnění legitimních cílů.

- 28 S ohledem na všechny předcházející úvahy je třeba na položenou otázku odpovědět tak, že článek 101 SFEU ve spojení s čl. 4 odst. 3 SEU musí být vykládán v tom smyslu, že nebrání takové vnitrostátní právní úpravě, jako je právní úprava dotčená ve věci v původním řízení, podle které nemůže být cena za služby silniční nákladní dopravy pro cizí potřebu nižší, než jsou minimální provozní náklady stanovené vnitrostátním správním orgánem.

K nákladům řízení

- 29 Vzhledem k tomu, že řízení má, pokud jde o účastníky původního řízení, povahu incidenčního řízení ve vztahu ke sporu probíhajícímu před předkládajícím soudem, je k rozhodnutí o nákladech řízení příslušný uvedený soud.

Z těchto důvodů Soudní dvůr (osmý senát) rozhodl takto:

Článek 101 SFEU ve spojení s čl. 4 odst. 3 SEU musí být vykládán v tom smyslu, že nebrání takové vnitrostátní právní úpravě, jako je právní úprava dotčená ve věci v původním řízení, podle které nemůže být cena za služby silniční nákladní dopravy pro cizí potřeby nižší, než jsou minimální provozní náklady stanovené vnitrostátním správním orgánem.

Podpisy.