



## Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (pátého senátu)

4. září 2014\*

„Řízení o předběžné otázce — Silniční doprava — Výše minimálních provozních nákladů stanovená orgánem zastupujícím dotčené subjekty — Sdružení podniků — Omezení hospodářské soutěže — Cíl obecného zájmu — Bezpečnost silničního provozu — Přiměřenost“

Ve spojených věcech C-184/13 až C-187/13, C-194/13, C-195/13 a C-208/13,

jejichž předmětem jsou žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 267 SFEU, podané rozhodnutími Tribunale amministrativo regionale per il Lazio (Itálie) ze dne 17. ledna 2013, došlými Soudnímu dvoru ve dnech 12. a 15. dubna 2013, v řízeních

**API – Anonima Petroli Italiana SpA**

proti

**Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti,**

**Ministero dello Sviluppo economico,**

za přítomnosti:

**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.,**

\* Jednací jazyk: italština.

**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.**

proti

**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,**

za přítomnosti:

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

proti

**Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti,**

**Ministero dello Sviluppo economico,**

za přítomnosti:

**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**

proti

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

**Ministero dello Sviluppo economico,**

za přítomnosti:

**Legacoop Servizi,**

**Mancinelli Due Srl,**

**Intertrasporti Srl,**

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

**Esso Italiana Srl**

proti

**Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti,**

**Ministero dello Sviluppo economico,**

za přítomnosti:

**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**

proti

**Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti,**

**Ministero dello Sviluppo economico,**

za přítomnosti:

**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),**

a

**Autorità garante della concorrenza e del mercato**

proti

**Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti,**

**Ministero dello Sviluppo economico,**

za přítomnosti:

**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),**

SOUDNÍ DVŮR (pátý senát),

ve složení T. von Danwitz, předseda senátu, E. Juhász, A. Rosas, D. Šváby (zpravodaj) a C. Vajda, soudci,

generální advokát: M. Szpunar,

vedoucí soudní kanceláře: A. Impellizzeri, rada,

s přihlédnutím k písemné části řízení a po jednání konaném dne 7. dubna 2014,

s ohledem na vyjádření předložená:

- za API – Anonima Petroli Italiana SpA F. Di Giannim a G. Coppem, avvocati,
- za ANCC-Coop – Associazione Nazionale Cooperative di Consumatori a další G. Roderim a A. Turi, avvocati,
- za Confetra – Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica a další M. C. Scoca, F. Scocou a F. Vetròem, avvocati,
- za Esso Italiana Srl jakož i za Confindustria – Confederazione generale dell'industria italiana a další F. Di Giannim a G. Coppem, avvocati,
- za Autorità garante della concorrenza e del mercato B. Caravitou di Toritto, avvocato,
- za Consorzio Trasporti Europei Genova G. Mottou, avvocato,
- za Semenzin Fabio Autotrasporti a za Conftrasporto I. Di Costa a M. Marescou, avvocati,
- za Roquette Italia SpA G. Giacomim, R. Damontem a G. Demartini, avvocati,
- za italskou vládu G. Palmieri, jako zmocněnkyní, ve spolupráci s S. Fiorentinem, avvocato dello Stato,
- za Evropskou komisi L. Malferrarim, T. Vecchi, I. V. Rogalskim a J. Hottiaux, jako zmocněnci,

s přihlédnutím k rozhodnutí, přijatému po vyslechnutí generálního advokáta, rozhodnout věc bez stanoviska,

vydává tento

### **Rozsudek**

- 1 Žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce se týkají výkladu článků 49 SFEU, 56 SFEU, 96 SFEU, 101 SFEU a čl. 4 odst. 3 SEU.
- 2 Tyto žádosti byly předloženy ve sporech, v nichž proti sobě stojí ve věci C-184/13 API – Anonima Petroli Italiana SpA a další na straně jedné a Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (ministerstvo infrastruktury a dopravy) a Ministero dello Sviluppo economico (ministerstvo hospodářského rozvoje) na straně druhé, ve věci C-185/13 ANCC-Coop – Associazione Nazionale Cooperative di Consumatori a další na straně jedné a Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ministero dello Sviluppo economico, Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica (Rada pro silniční dopravu a logistiku, dále jen „Consulta“), Osservatorio sulle attività di autotrasporto (dále jen „Osservatorio“) a Autorità garante della concorrenza e del mercato na straně druhé, ve věci C-186/13 Air Liquide Italia SpA a další na straně jedné a Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a Ministero dello Sviluppo economico na straně druhé, ve věci C-187/13 Confetra – Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica a další na straně jedné a Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Osservatorio sulle Attività di Trasporto a Ministero dello Sviluppo economico na straně druhé, ve věci C-194/13 Esso Italiana Srl na straně jedné a Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a Ministero dello Sviluppo economico na straně druhé, ve věci C-195/13 Confindustria – Confederazione generale dell'industria italiana a další na straně jedné a Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a Ministero dello Sviluppo economico na straně druhé a ve věci C-208/13 Autorità garante della concorrenza e del mercato na straně jedné a Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a Ministero dello Sviluppo economico na straně druhé, a které se týkají opatření stanovících minimální provozní náklady v oblasti silniční nákladní dopravy pro cizí potřebu.

### **Právní rámec**

#### *Unijní právo*

- 3 Podle článků 1 a 2 nařízení Rady (EHS) č. 4058/89 ze dne 21. prosince 1989 o stanovení sazeb pro přepravu zboží po silnici mezi členskými státy (Úř. věst. L 390, s. 1; Zvl. vyd. 07/01, s. 286) se sazby pro přepravu zboží po silnici pro cizí potřebu mezi členskými státy stanoví volnou dohodou. Ve třetím bodě odůvodnění tohoto nařízení se uvádí, že „volné stanovení sazeb za přepravu zboží po silnici je nejvhodnější právní úpravou tarifů pro vytvoření volného dopravního trhu v souladu s rozhodnutím Rady, pro cíle vnitřního trhu a pro nezbytné zavedení jednotné právní úpravy tarifů v celém Společenství“.
- 4 V bodě 4 odůvodnění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 ze dne 21. října 2009 o společných pravidlech pro přístup na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy (Úř. věst. L 300, s. 72) se uvádí, že „[z]avedení společné dopravní politiky vyžaduje odstranění všech omezení vůči poskytovateli dopravních služeb, která se zakládají na státní příslušnosti nebo na skutečnosti, že tato osoba je usazena v jiném členském státě, než ve kterém mají být tyto služby poskytovány“. V bodě 6 odůvodnění téhož nařízení se uvádí, že „[p]ostupné dokončení jednotného evropského trhu by mělo vést k odstranění omezení přístupu na domácí trhy členských států. Je ovšem třeba zohlednit účinnost kontrol a vývoj pracovních podmínek daného povolání, harmonizaci předpisů mimo jiné v oblasti prosazování práva a poplatků za užívání silnic a právní předpisy v sociální oblasti a v oblasti bezpečnosti“.

- 5 Článek 8 odst. 1 nařízení č. 1072/2009 stanoví, že „[k]aždý podnikatel v silniční nákladní dopravě provozující nákladní dopravu pro cizí potřebu, který je držitelem licence Společenství a jehož řidič, pokud je státním příslušníkem třetí země, má osvědčení řidiče, je oprávněn za podmínek stanovených v této kapitole provozovat kabotáž“.
- 6 Článek 9 odst. 1 téhož nařízení stanoví:
- „Nestanoví-li právní předpisy Společenství jinak, podléhá provádění kabotáže platným právním a správním předpisům hostitelského členského státu, pokud jde o:
- a) podmínky, jimiž se řídí smlouvy o přepravě;
- [...]“
- 7 Unijní právo obsahuje mnoho aktů z oblasti bezpečnosti silničního provozu. Například nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 ze dne 20. prosince 1985 o harmonizaci určitých sociálních právních předpisů v silniční dopravě (Úř. věst. L 370, s. 1; Zvl. vyd. 05/01, s. 319) stanoví v člancích 6 a 7 společná pravidla pro doby řízení a odpočinku pro řidiče. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/15/ES ze dne 11. března 2002 o úpravě pracovní doby osob vykonávajících mobilní činnosti v silniční dopravě (Úř. věst. L 80, s. 35; Zvl. vyd. 05/04, s. 224) stanoví v člancích 4 až 7 minimální požadavky týkající se maximální týdenní pracovní doby, přestávek, dob odpočinku a noční práce. Články 13 až 16 nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 ze dne 20. prosince 1985 o záznamovém zařízení v silniční dopravě (Úř. věst. L 370, s. 8; Zvl. vyd. 07/01, s. 227), ve znění nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 (Úř. věst. L 102, s. 1), stanoví povinnosti zaměstnavatele a řidičů týkající se používání záznamového zařízení a záznamových listů. I směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES ze dne 20. prosince 2006 o řidičských průkazech (Úř. věst. L 403, s. 18) a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. září 2007, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla (rámcová směrnice) (Úř. věst. L 263, s. 1) stanoví důležitá společná pravidla v oblasti ochrany bezpečnosti silničního provozu.

### *Italské právo*

- 8 Vedle různých předpisů v oblasti silničního provozu, zejména předpisů souvisejících s pravidly silničního provozu, stanoví 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) zásady a hlavní kritéria reorganizace silniční dopravy. Účelem tohoto zákona bylo zejména zavést regulovanou liberalizaci a nahradit dřívější systém, který stanovil rozpětí mezi maximální a minimální povinnou sazbou, zavedený zákonem č. 298 ze dne 6. června 1974, systémem založeným na svobodném sjednávání cen za služby silniční dopravy. Mezi zásady a hlavní kritéria pověření náleží i přizpůsobení právní úpravy unijním právním předpisům s cílem dosáhnout otevřeného a konkurenceschopného trhu, ochrany hospodářské soutěže mezi podniky a ochrany bezpečnosti silničního provozu a sociálního zabezpečení.
- 9 Na základě výše uvedeného pověření přijala italská vláda k provedení této reformy několik nařízení s mocí zákona.
- 10 Nařízení vlády s mocí zákona č. 284 ze dne 21. listopadu 2005 pověřilo Consulta činnostmi spočívajícími ve vypracovávání návrhů a studií a v monitorování a poradenství pro politické orgány při vymezování intervenčních politik a vládních strategií v odvětví silniční dopravy. Consulta sestává ze



zástupců státní správy, odvětvových sdružení silničních dopravců, sdružení přepravníků podniků či organizací, ve kterých má stát majoritní podíl. V době rozhodné z hlediska skutkového stavu v původním řízení čítala Consulta 102 členů včetně náhradníků, rozdělených takto:

- 60 členů zastupujících odvětvová sdružení silničních dopravců a přepravníků,
  - 36 členů zastupujících státní správu a
  - 6 členů zastupujících podniky či organizace, ve kterých má stát majoritní podíl.
- 11 Nařízením vlády s mocí zákona č. 284 ze dne 21. listopadu 2005 bylo jakožto jeden z orgánů Consulta zřízeno Osservatorio, mezi jehož funkce patří zejména dohled nad dodržováním předpisů v oblasti bezpečnosti provozu a sociálního zabezpečení a aktualizovat zvyklosti a praktiky platné pro ústně uzavírané smlouvy o silniční nákladní dopravě. Podle čl. 6 odst. 1 písm. g) téhož nařízení vlády sestává Osservatorio z deseti členů vybíraných předsedou Consulta z jejích členů, kteří jsou specializaci v oblasti statistiky a ekonomie. V den, kdy byla zahájena původní řízení, mělo Osservatorio deset členů, z nichž osm zastupovalo sdružení silničních dopravců a přepravníků a dva zastupovali státní správu.
- 12 Nařízením vlády s mocí zákona č. 286 ze dne 21. listopadu 2005, kterým se provádí regulovaná liberalizace, v čl. 4 odst. 1 stanoví, že úplatu za služby silniční nákladní dopravy si strany smlouvy o přepravě sjednávají svobodně, a v odstavci 2 téhož článku zajišťuje ochranu bezpečnosti silničního provozu, neboť stanoví, že „podmínky smluv o přepravě, které se týkají způsobu a podmínek poskytování služeb v rozporu s právními předpisy o bezpečnosti silničního provozu“, jsou neplatné. U ústně uzavíraných smluv, které snáze mohou zasáhnout do postavení slabší smluvní strany, zmírnilo nařízení vlády s mocí zákona zásadu smluvní volnosti tím, že stanovilo povinnost používat odvětvové zvyklosti a praktiky, které určí Osservatorio.
- 13 Článek 83a nařízení vlády s mocí zákona č. 112 ze dne 25. června 2008 zredukoval rozsah liberalizace sazeb zavedené nařízením vlády s mocí zákona č. 286 ze dne 21. listopadu 2005, jelikož v souvislosti s ústně uzavíranými smlouvami stanovil, že úplata k úhradě ze strany přepravce nesmí být nižší než minimální provozní náklady, o jejichž stanovení bylo požádáno Osservatorio.
- 14 Tyto minimální náklady zahrnují:
- průměrnou cenu pohonných hmot na kilometr jízdy pro různé typy vozidel, stanovovanou měsíčně a
  - podíl ceny pohonných hmot na provozních nákladech podniku silniční dopravy pro cizí potřebu, vyjádřený v procentech a stanovovaný pololetně.
- 15 Úprava obsažená v článku 83a nařízení vlády s mocí zákona č. 112 ze dne 25. června 2008 doznala významných změn, které odstranily rozdíly mezi smlouvami v písemné formě a smlouvami uzavřenými ústně a umožnily Osservatorio ovlivňovat stanovování sazeb i u písemných smluv, a to s odkazem na nutnost zajistit dodržování bezpečnostních norem.

16 Článek 83a nařízení vlády s mocí zákona č. 112 ze dne 25. června 2008 ve znění účinném v době rozhodné z hlediska sporu v původním řízení (dále jen „článek 83a nařízení vlády s mocí zákona č. 112/2008 ve znění pozdějších předpisů“), nadepsaný „Ochrana bezpečnosti silničního provozu a řádného fungování trhu silniční nákladní dopravy pro cizí potřebu“, stanoví:

„1. Osservatorio podle článku 9 nařízení vlády s mocí zákona č. 286 ze dne 21. listopadu 2005 na základě řádného průzkumu a s přihlédnutím ke zjištěním prováděným měsíčně ministerstvem pro hospodářský rozvoj ohledně průměrné ceny motorové nafty stanoví měsíčně průměrnou cenu pohonných hmot na kilometr jízdy podle jednotlivých typů vozidel a příslušný dopad.

2. K 15. červnu a k 15. prosinci stanoví Osservatorio podíl provozních nákladů podniku silniční dopravy pro cizí potřebu podle jednotlivých typů vozidel, vyjádřený v procentech z průměrné ceny pohonných hmot.

3. Účelem ustanovení odstavců 4 až 11 tohoto článku je upravit mechanismy pro úpravu úplaty k úhradě ze strany přepravce za cenu pohonných hmot uhrazenou dopravcem; tato ustanovení budou v závislosti na jejich dopadu na trh přezkoumána po uplynutí jednoho roku ode dne, vstoupí v platnost.

4. Za účelem zajištění ochrany bezpečnosti silničního provozu a řádného fungování trhu silniční nákladní dopravy pro cizí potřebu musí být ve smlouvě o přepravě uzavřené v písemné formě ve smyslu článku 6 nařízení vlády s mocí zákona č. 286 ze dne 21. listopadu 2005 částka pro dopravce taková, aby umožnila pokrytí alespoň minimálních provozních nákladů, které v každém případě zaručují dodržování zákonem stanovených bezpečnostních parametrů. Tyto minimální náklady jsou stanoveny v dobrovolných dohodách uzavřených v tomto odvětví mezi sdruženími dopravců zastoupenými v Consulta podle odstavce 16 a sdruženími přepravců. Tyto dohody mohou stanovit i smlouvy o silniční nákladní dopravě se zaručenou dobou trvání nebo se zaručenými objemy, na jejichž základě se lze odchýlit od ustanovení uvedených v tomto odstavci, od ustanovení čl. 7 odst. 3 a článku 7a nařízení vlády s mocí zákona č. 286 ze dne 21. listopadu 2005 a od ustanovení upravujících aktivní legitimaci věřitele k podání žaloby proti poddlužníkovi.

4a. Pokud nejsou dobrovolné dohody podle odstavce 4 uzavřeny do devíti měsíců ode dne vstupu tohoto ustanovení v platnost, Osservatorio podle čl. 6 odst. 1 písm. g) nařízení vlády s mocí zákona č. 284 ze dne 21. listopadu 2005 stanoví minimální náklady v souladu s ustanoveními odstavce 4. Pokud po uplynutí prvně zmíněného období nepřijme Osservatorio do dalších třiceti dnů opatření pro výpočet minimálních nákladů, použijí se ustanovení odstavců 6 a 7 i na smlouvy o přepravě uzavřené v písemné formě, a to výlučně pro účely stanovení úplaty.

4b. Je-li na faktuře uvedena úplata nižší, než jakou stanoví odstavec 4 nebo odstavec 4a, a není-li na základě dobrovolných dohod uzavřených v tomto odvětví podle odstavce 4 ujednáno jinak, zaniká nárok dopravce domáhat se na přepravci doplacení rozdílu uplynutím jednoho roku od ukončení poskytnuté přepravy.

4c. Odchylně od odstavců 4 a 4a a není-li na základě dobrovolných dohod uzavřených v tomto odvětví podle odstavce 4 dohodnuto jinak, sjednávají smluvní strany výši úplaty pro dopravce za dopravní služby poskytované na základě smlouvy uzavřené v písemné formě ve smyslu článku 6 nařízení vlády s mocí zákona č. 286 ze dne 21. listopadu 2005 svobodně tehdy, jsou-li výše uvedené služby poskytovány v rozsahu nejvýše 100 kilometrů za den.

4d. Dopravce je v okamžiku uzavření smlouvy povinen poskytnout přepravci osvědčení vydané orgány sociálního zabezpečení ne starší než tři měsíce a uvádějící, že daný podnik nemá nedoplatky na pojistném ani na sociálním zabezpečení.

5. Má-li být podle smlouvy poskytována přeprava po dobu delší 30 dnů, je úplata odpovídající ceně pohonných hmot uhrazené dopravcem za smluvní plnění a uvedené ve smlouvě nebo na fakturách vystavených za plnění poskytnutá dopravcem v období prvního měsíce platnosti této smlouvy upravena na základě změn v ceně motorové nafty určené podle odstavce 1, překračují-li tyto změny 2 % referenční hodnoty zohledněné v okamžiku podepsání smlouvy nebo v okamžiku poslední úpravy.

6. Není-li smlouva o silniční nákladní dopravě uzavřena v písemné formě podle článku 6 nařízení vlády s mocí zákona č. 286 ze dne 21. listopadu 2005, uvede dopravce na vystavené faktuře, a to výlučně pro zákonné a správní účely, část úplaty k úhradě ze strany přepravce odpovídající ceně pohonných hmot uhrazené dopravcem za smluvní plnění. Tato částka musí odpovídat součinu nákladů na kilometr stanovených pro třídu, do které spadá vozidlo použité k přepravě ve smyslu odstavce 1, a pro měsíc předcházející měsíci, kdy byla přeprava poskytnuta, a počtu kilometrů odpovídajícího plnění uvedenému na faktuře.

7. Část úplaty pro dopravce, která se liší od části uvedené v odstavci 6, musí s výhradou části k úhradě ze strany přepravce za cenu pohonných hmot odpovídat části téže úplaty ve výši alespoň rovné části úplaty určené jako odpovídající jiným nákladům než ceně pohonných hmot podle odstavce 2.

8. Odpovídá-li jiná část úplaty pro dopravce než část uvedená v odstavci 6 částce nižší, než která je uvedena v odstavci 7, může dopravce vyžadovat po přepravci, aby uhradil rozdíl. Není-li smlouva o silniční nákladní dopravě uzavřena v písemné formě, zaniká nárok dopravce uplynutím pěti let od ukončení poskytnuté přepravy. Je-li smlouva o přepravě uzavřena v písemné formě, zaniká nárok dopravce uplynutím jednoho roku podle článku 2951 občanského zákoníku.

9. Neprovede-li přepravce úhradu do patnácti dnů, může dopravce v propadné lhůtě následujících patnácti dnů podat k příslušnému soudu v souladu s článkem 638 občanského soudního řádu návrh na vydání platebního rozkazu, k němuž přiloží doklady osvědčující jeho zápis do rejstříku nákladních silničních dopravců pro cizí potřebu, osvědčení o evidenci vozidla použitého k poskytnutí přepravy, fakturu obsahující informace o úplatě za přepravu, doklady týkající se provedené úhrady uvedené částky a výpočty, na jejichž základě se určí dodatečná úplata pro dopravce podle odstavců 7 a 8. Soud po ověření bezvadnosti dokladů a správnosti předložených výpočtů vyzve přepravce rozhodnutím s odůvodněním podle článku 641 občanského soudního řádu, aby bezodkladně uhradil částku dlužnou dopravci, přičemž povolí předběžnou vykonatelnost rozhodnutí ve smyslu článku 642 občanského soudního řádu a určí lhůtu k podání opravného prostředku ve smyslu ustanovení části IV hlavy I kapitoly I občanského soudního řádu.

[...]

14. Aniž jsou dotčeny případně použitelné sankce stanovené článkem 26 zákona č. 298 ze dne 6. června 1974 a jeho pozdějšími změnami a článkem 7 nařízení vlády s mocí zákona č. 286 ze dne 21. listopadu 2005, je důsledkem každého porušení pravidel stanovených v odstavcích 6, 7, 8 a 9 vyloučení z veřejných zadávacích řízení na dodávky a služby po dobu až šesti měsíců a nemožnost čerpat jakékoli zákonem stanovené zvýhodnění v oblasti daní, financí a sociálního zabezpečení po dobu jednoho roku.

15. Sankce podle odstavce 14 uplatňují příslušné orgány.

16. Sankce podle odstavce 14 se neuplatní, uzavřely-li strany smlouvu o přepravě v souladu s dobrovolnou dohodou podepsanou většinou subjektů sdružujících silniční dopravce a uživatele dopravních služeb [přepravce] zastoupených v Consulta za účelem úpravy průběhu poskytování dopravních služeb ve specifickém obchodním odvětví.

[...]“

- 17 Od 12. září 2012 byly funkce Osservatorio zákonem svěřeny útvaru ministerstva infrastruktury a dopravy.

### **Spory v původním řízení a předběžné otázky**

- 18 Vzhledem k tomu, že neexistovaly dobrovolné dohody podle čl. 83a odst. 4 a 4a nařízení vlády s mocí zákona č. 112/2008 ve znění pozdějších předpisů, přijalo Osservatorio dne 21. listopadu 2011 řadu tabulek, které stanoví minimální provozní náklady podniků silniční dopravy pro cizí potřebu. Tyto tabulky byly převzaty do nařízení generálního ředitele ministerstva infrastruktury a dopravy ze dne 22. listopadu 2011.
- 19 Položky nákladů uvedené ve shora zmíněných tabulkách jsou vypočteny pro pět kategorií vozidel podle celkové maximální hmotnosti naloženého vozidla s uvedením průměrného ročního počtu najetých kilometrů a průměrné spotřeby nafty na kilometr. Náklady zahrnují náklady vztahující se k tahačům, k návěsům a k údržbě, dále mzdové náklady na práci řidičů podle platné kolektivní smlouvy, náklady na pojištění, prohlídky, poplatky, pneumatiky, pohonné hmoty, mýtné a na organizaci. Evropská komise v této souvislosti uvádí příklad, že provozní náklady na vozidla o hmotnosti do 3,5 tuny, které najedou mezi 101 kilometrem a 150 kilometry podle čl. 83a odst. 2 nařízení vlády s mocí zákona č. 112/2008 ve znění pozdějších předpisů, dosahují 0,999 eura na kilometr, přičemž minimální provozní náklady podle čl. 83a odst. 4 a 4a téhož nařízení vlády dosahuje 0,909 eura na kilometr a náklady na pohonné hmoty 0,122 eura na kilometr.
- 20 Osservatorio rovněž stanovilo vzorec, pomocí kterého mají být provozní náklady, a tudíž i sazby silniční dopravy, pravidelně aktualizovány. Osservatorio upravilo původně stanovené hodnoty a dne 14. a 21. prosince 2011 přijalo akty nadepsané „Pravidelné zveřejňování provozních nákladů podniků silniční dopravy pro cizí potřebu a minimálních provozních nákladů, které zaručují dodržování bezpečnostních parametrů“.
- 21 Věci v původním řízení jsou výsledkem několika hlavních i rozšiřujících žalob na zrušení podaných k Tribunale amministrativo regionale per il Lazio proti aktům, jimiž Osservatorio stanovilo minimální náklady ve smyslu článku 83a nařízení vlády s mocí zákona č. 112/2008 ve znění pozdějších předpisů.
- 22 Předkládající soud má za to, že italské právo zavádí regulovaný systém stanovování minimálních provozních nákladů, který omezuje smluvní volnost a svobodu určit jednu z podstatných náležitostí smlouvy, ač s cílem zajistit dodržování bezpečnostních standardů.
- 23 Požadavek ochrany bezpečnosti silničního provozu je v unijním právu přítomen, nicméně předkládající soud váhá, zda je rovnováha mezi protichůdnými zájmy nastolená článkem 83a nařízení vlády s mocí zákona č. 112/2008, ve znění pozdějších předpisů v souladu s unijním právem.
- 24 Za těchto podmínek se Tribunale amministrativo regionale per il Lazio rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky, které jsou ve věcech C-184/13 až C-187/13, C-194/13, C-195/13 a C-208/13 formulovány totožně:
- „1) Je ochrana volné hospodářské soutěže, volného pohybu podniků, svobody usazování a volného pohybu služeb (podle čl. 4 odst. 3 SEU a článků 101 SFEU, 49 SFEU, 56 SFEU a 96 SFEU) slučitelná s vnitrostátními právními předpisy členských států Unie, které stanoví minimální provozní náklady v odvětví silniční dopravy a předpokládají heteronomní stanovení prvků spoluurčujícího úplaty za službu, a tedy smluvní ceny, a v jakém rozsahu je s nimi slučitelná?

- 2) Lze odůvodnit, a za jakých podmínek, omezení uvedených zásad požadavkem ochrany veřejného zájmu na bezpečnosti silničního provozu a může tento cíl odůvodnit stanovení minimálních provozních nákladů podle ustanovení článku 83a nařízení vlády s mocí zákona č. 112/2008 ve znění pozdějších předpisů?
- 3) Může být stanovení minimálních provozních nákladů z uvedeného hlediska ponecháno v případě neexistence kritérií stanovených právními předpisy na odvětvových dobrovolných dohodách uzavřených dotčenými subjekty a podpůrně na orgánech, jejichž složení se vyznačuje výrazným zastoupením osob zastupujících soukromé hospodářské subjekty působící v tomto odvětví?“
- 25 Rozhodnutím předsedy Soudního dvora ze dne 14. května 2013 byly věci C-184/13 až C-187/13, C-194/13, C-195/13 a C-208/13 spojeny pro účely písemné i ústní části řízení, jakož i pro účely rozsudku.

### **K předběžným otázkám**

- 26 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 a s články 49 SFEU, 56 SFEU a 96 SFEU vykládán v tom smyslu, že brání takové vnitrostátní právní úpravě, jako je úprava dotčená ve věcech v původním řízení, podle které nemohou být sazby za služby silniční nákladní dopravy pro cizí potřebu nižší než minimální provozní náklady, které stanoví subjekt složený především ze zástupců dotčených hospodářských subjektů.
- 27 Je třeba předeslat, že vnitrostátní právní úprava dotčená ve věcech v původním řízení stanoví, že minimální provozní náklady jsou primárně stanovovány v dobrovolných dohodách uzavřených v tomto odvětví profesními sdruženími dopravců a přepravníků a podpůrně, není-li takových dohod, stanovuje tyto náklady Osservatorio, a v případě jeho nečinnosti přímo ministerstvo infrastruktury a dopravy. V období od listopadu 2011 do srpna 2012, k němuž se vztahují věci v původním řízení, stanovilo minimální provozní náklady Osservatorio.

### *K unijnímu právu v oblasti hospodářské soutěže*

- 28 Je třeba připomenout, že z ustálené judikatury Soudního dvora 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 vykládaný 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, způsobilá zmařit užitečný účinek pravidel hospodářské soutěže použitelných na podniky (viz rozsudky Cipolla a další, C-94/04 a C-202/04, EU:C:2006:758, bod 46, a Šbarigia, C-393/08, EU:C:2010:388, bod 31).
- 29 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 přenesse odpovědnost za přijetí intervenčních rozhodnutí hospodářského významu na soukromé hospodářské subjekty (viz rozsudky Centro Servizi Spediporto, C-96/94, EU:C:1995:308, bod 21; Arduino, C-35/99, EU:C:2002:97, bod 35, jakož i Cipolla a další, EU:C:2006:758, bod 47).
- 30 Soudní dvůr zejména v rozsudku ve věci Centro Servizi Spediporto (EU:C:1995:308), ve které mu byla předložena podobná otázka týkající se tehdy platné italské právní úpravy zavádějící systém rozpětí mezi maximální a minimální povinnou sazbou, rozhodl, že pokud právní předpisy členského státu stanoví, že sazby pro přepravu zboží po silnici schvaluje a prohlašuje za vynutitelné orgán veřejné moci na základě návrhů výboru, je-li tento složen z většiny zástupců veřejné moci vedle menšiny zástupců dotčených

hospodářských subjektů a musí-li ve svých návrzích respektovat určitá kritéria veřejného zájmu, nelze stanovování těchto sazeb považovat za kartelovou dohodu mezi soukromými hospodářskými subjekty, kterou by veřejná moc nařídila nebo podpořila nebo jejíž účinky by posílila, a dále že veřejná moc – zohledňujíc před přijetím návrhů připomínky jiných veřejnoprávních a soukromoprávních subjektů, nebo dokonce stanovujíc sazby bez návrhu – nepřenesla své pravomoci na soukromé hospodářské subjekty.

- 31 V rozsudku *Librandi* (C-38/97, EU:C:1998:454) Soudní dvůr upřesnil, že tyto závěry nezpochybňuje okolnost, že zástupci hospodářských subjektů již nejsou v daném výboru v menšině, jsou-li sazby stanovovány v souladu s kritérii veřejného zájmu stanovenými zákonem a nepřenesla-li veřejná moc své výsady na soukromé hospodářské subjekty, ale před přijetím návrhů zohlední připomínky jiných veřejnoprávních a soukromoprávních subjektů, nebo dokonce stanoví sazby bez návrhu.
- 32 Zaprvé u otázky, zda právní úprava dotčená ve věcech v původním řízení umožňuje dovodit, že došlo ke kartelové dohodě mezi soukromými hospodářskými subjekty, je třeba poukázat na to, že výbor, který ve věcech v původním řízení stanovil minimální provozní náklady, a sice Osservatorio, je složen především ze zástupců profesních sdružení dopravců a přepravníků. V době rozhodné z hlediska skutkového stavu v původních řízeních z deseti členů Osservatorio, vybíraných předsedou Consulta, osm zastupovalo zájmy sdružení silničních dopravců a přepravníků, přičemž ve jmenovací listině těchto členů bylo navíc uvedeno, že jsou jmenováni „k zastupování“ sdružení nebo podniku, k němuž náležejí.
- 33 Kromě toho jsou rozhodnutí Osservatorio schvalována většinou jeho členů, aniž má kterýkoli zástupce státu právo veta nebo rozhodující hlas, jež by mohly vrátit do rovnováhy poměry sil mezi správou a soukromým sektorem, jak tomu bylo ve věcech, v nichž byly vydány rozsudky *Reiff* (C-185/91, EU:C:1993:886, bod 22), *Delta Schiffahrts- und Speditionsgesellschaft* (C-153/93, EU:C:1994:240, bod 21), *Centro Servizi Spediporto* (EU:C:1995:308, bod 27) a *Librandi* (EU:C:1998:454, bod 35).
- 34 Sazby stanovené takovou profesní organizací však mohou mít státní charakter, a to zejména tehdy, jsou-li členové této organizace nezávislími odborníky z dotčených hospodářských subjektů a mají-li ze zákona povinnost stanovit sazby s ohledem nejen na zájmy podniků či sdružení podniků z daného odvětví, které je navrhly, ale i na obecný zájem a na zájmy podniků z jiných odvětví a uživatelů dotčených služeb (v tomto smyslu viz rozsudky *Reiff*, EU:C:1993:886, body 17 až 19 a 24; *Delta Schiffahrts- und Speditionsgesellschaft*, EU:C:1994:240, body 16 až 18 a 23; *DIP a další*, C-140/94 až C-142/94, EU:C:1995:330, body 18 a 19; *Komise v. Itálie*, C-35/96, EU:C:1998:303, bod 44, a *Arduino*, EU:C:2002:97, bod 37).
- 35 Z informací uvedených v předkládacích rozhodnutích přitom plyne, že vnitrostátní právní úprava, kterou byly zřízeny Consulta a Osservatorio, neobsahuje hlavní zásady, které by tyto orgány měly dodržovat, ani žádná ustanovení, která by mohla zástupcům profesních organizací zabránit v tom, aby jednali jen v zájmu dané profese.
- 36 Co se dále týče vnitrostátních předpisů, které zavádějí systém minimálních provozních nákladů a svěřují Osservatorio pravomoc je stanovovat, je třeba poznamenat, že čl. 83a odst. 4 nařízení vlády s mocí zákona č. 112/2008 ve znění pozdějších předpisů samozřejmě uvádí cíle ochrany bezpečnosti silničního provozu a řádného fungování trhu silniční nákladní dopravy pro cizí potřebu a stanoví, že tyto minimální provozní náklady musí v každém případě zaručit dodržování zákonem stanovených bezpečnostních parametrů.
- 37 Odkaz na ochranu bezpečnosti silničního provozu uvedený v právní úpravě dotčené ve věcech v původním řízení je však jen málo určitý a navíc je členům Osservatorio ponechán velmi široký prostor pro uvážení a pro autonomii při stanovování minimálních provozních nákladů v zájmu profesních organizací, které je navrhly. Komise tak v této souvislosti poznamenává, že v jednom ze

zápisů ze schůze Osservatorio se uvádí, že když se jeho členové neshodli na rozsahu působnosti minimálních provozních nákladů, odůvodnil jeden z nich svou vyjádřenou nevoli zájmy profesního sdružení, které zastupoval, a nikoli veřejnými zájmy.

- 38 Za těchto podmínek neobsahuje vnitrostátní právní úprava dotčená ve věcech v původním řízení ani procesní podmínky ani hmotněprávní ustanovení, které by mohly zabezpečit, že Osservatorio se bude při stanovování minimálních provozních nákladů chovat jako odnož veřejné moci, která je činná pro účely obecného zájmu.
- 39 Z druhého u otázky, zda veřejná moc přenesla své pravomoci v oblasti stanovování sazeb na soukromé subjekty, je třeba poukázat na to, že čl. 83a odst. 1, 2 a 4a nařízení vlády s mocí zákona č. 112/2008, ve znění pozdějších předpisů, toliko stanoví, že Osservatorio „stanoví“ jednotlivé typy nákladů uvedené ve vnitrostátní právní úpravě dotčené ve věcech v původním řízení. Ze spisu předloženého Soudnímu dvoru plyne, že veřejná moc nevykonává žádnou formu kontroly nad tím, jak Osservatorio hodnotí kritéria pro stanovování minimálních provozních nákladů nebo stanovenou hodnotu.
- 40 Ani jiné veřejnoprávní orgány či sdružení nebyly podle všeho konzultovány před tím, než byly náklady převedeny do formy nařízení a než byly prohlášeny za vynutitelné.
- 41 Z výše uvedeného vyplývá, že s ohledem na složení a způsob fungování Osservatorio a na to, že neexistují ani kritéria veřejného zájmu definována zákonem s dostatečnou přesností na to, aby zajistila, že zástupci dopravců a přepravců budou skutečně jednat v souladu s obecným veřejným zájmem, o jehož dosažení zákon usiluje, ani skutečná kontrola ze strany státu a jeho pravomoc rozhodovat s konečnou platností, musí být Osservatorio v případě, kdy přijímá taková rozhodnutí stanovící minimální provozní náklady pro přepravu po silnici, jako jsou rozhodnutí dotčená ve věcech v původním řízení, považováno za sdružení podniků ve smyslu článku 101 SFEU.
- 42 Dále, aby byla unijní pravidla hospodářské soutěže použitelná na právní úpravu dotčenou ve věcech v původním řízení, která minimální provozní náklady stanovené Osservatorio prohlašuje za závazné, musí být tato úprava způsobilá omezit hospodářskou soutěž na vnitřním trhu.
- 43 V této souvislosti je třeba konstatovat, že stanovování minimálních provozních nákladů, které taková vnitrostátní právní úprava, jako je úprava dotčená ve věcech v původním řízení, prohlašuje za závazné a brání podnikům, aby určovaly sazby nižší než tyto náklady, je rovnocenné horizontálnímu určování minimálních stanovených sazeb.
- 44 V souvislosti s ovlivněním obchodu mezi členskými státy postačí připomenout, že kartelová dohoda vztahující se na celé území členského státu má ze své podstaty za účinek posílení oddělování vnitrostátních trhů, čímž narušuje vzájemné hospodářské prolínání, které je zamýšleno Smlouvou o FEU (viz rozsudky Komise v. Itálie, EU:C:1998:303, bod 48, jakož i Manfredi a další, C-295/04 až C-298/04, EU:C:2006:461, bod 45).
- 45 S ohledem na výše uvedené je třeba konstatovat, že stanovování minimálních provozních nákladů pro přepravu po silnici, které taková vnitrostátní právní úprava, jako je úprava dotčená ve věcech v původním řízení, prohlašuje za závazné, je způsobilé omezit hospodářskou soutěž na vnitřním trhu.
- 46 Nakonec je však třeba poukázat na to, že na právní úpravu dotčenou ve věcech v původním řízení, která za závazné prohlašuje rozhodnutí sdružení podniků, jehož účelem nebo důsledkem je omezení hospodářské soutěže nebo omezení svobody smluvních stran nebo jedné ze smluvních stran, se nevyhnutelně nevztahuje zákaz stanovený v čl. 101 odst. 1 SFEU ve spojení s čl. 4 odst. 3 SEU.
- 47 Pro účely uplatnění těchto ustanovení v konkrétním případě je totiž třeba nejprve vzít v úvahu celkový kontext, ve kterém bylo dotčené rozhodnutí sdružení podniků přijato nebo vyvolává účinky, a konkrétně jeho cíle. Dále je třeba zkoumat, zda jsou omezující účinky na hospodářskou soutěž, které

z něj vyplývají, inherentní zajištění uvedených cílů (viz rozsudky Wouters a další, C-309/99, EU:C:2002:98, bod 97, jakož i Consiglio nazionale dei geologi a Autorità garante della concorrenza e del mercato, C-136/12, EU:C:2013:489, bod 53).

- 48 V tomto kontextu je důležité ověřit, zda se omezení stanovená pravidly dotčenými ve věcech v původním řízení omezují na to, co je nezbytné, aby bylo zajištěno uskutečnění legitimních cílů (v tomto smyslu viz rozsudky Meca-Medina a Majcen v. Komise, C-519/04 P, EU:C:2006:492, bod 47, jakož i Consiglio nazionale dei geologi a Autorità garante della concorrenza e del mercato, EU:C:2013:489, bod 54).
- 49 Nicméně postačí konstatovat, aniž je třeba se zabývat otázkou, zda se judikatura citovaná v bodech 47 a 48 tohoto rozsudku vztahuje na vnitrostátní právní úpravu, která ukládá horizontální dohodu o cenách, že právní úprava dotčená ve věcech v původním řízení každopádně nemůže být odůvodněna legitimním cílem.
- 50 Podle čl. 83a odst. 4 nařízení vlády s mocí zákona č. 112/2008, ve znění pozdějších předpisů, je účelem stanovení minimálních provozních nákladů zejména ochrana bezpečnosti silničního provozu.
- 51 Ačkoli nelze vyloučit, že ochrana bezpečnosti silničního provozu může představovat legitimní cíl, není stanovování minimálních provozních nákladů podle všeho způsobilé – přímo ani nepřímo – zajistit jeho dosažení.
- 52 V tomto ohledu je třeba podotknout, že právní úprava dotčená ve věcech v původním řízení hovoří o ochraně bezpečnosti silničního provozu jen v obecné rovině a nedokládá sebemenší souvislost mezi minimálními provozními náklady a posilováním bezpečnosti silničního provozu.
- 53 Mimoto jsou vnitrostátní právní předpisy vhodné k zaručení uskutečnění dovolávaného cíle pouze tehdy, pokud opravdu odpovídají snaze jej dosáhnout soudržným a systematickým způsobem (viz rozsudky Hartlauer, C-169/07, EU:C:2009:141, bod 55, a Attanasio Group, C-384/08, EU:C:2010:133, bod 51).
- 54 V této souvislosti je třeba poukázat na to, že navzdory tomu, že jsou „minimální náklady“ ve smyslu článku 83a nařízení vlády s mocí zákona č. 112/2008, ve znění pozdějších předpisů, považovány za náklady představující minimální objektivně určenou částku, pod kterou nelze dostat povinností stanoveným právní úpravou v oblasti ochrany bezpečnosti silničního provozu, stanoví právní úprava dotčená ve věcech v původním řízení výjimky. Například podle čl. 83a odst. 4c nařízení vlády s mocí zákona č. 112/2008 ve znění pozdějších předpisů si strany sjednávají úplatu svobodně, jsou-li dopravní služby poskytovány v rozsahu nejvýše 100 kilometrů za den. I odstavec 16 téhož článku stanoví možnost odchýlit se od minimálních nákladů stanovených Osservatoriem, a to uzavřením odvětvových dohod.
- 55 Předmětná opatření v každém případě překračují meze toho, co je nezbytné. Neumožňují totiž dopravci prokázat, že i když nabízí ceny nižší, než jaké jsou minimální stanovené sazby, dodržuje v plném rozsahu platné předpisy v oblasti bezpečnosti (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 2. dubna 1998, Outokumpu, C-213/96, EU:C:1998:155, bod 39, a ze dne 13. prosince 2005, Marks & Spencer, C-446/03, EU:C:2005:763, body 54 až 56).
- 56 Navíc existuje mnoho pravidel, včetně pravidel unijního práva zmíněných v bodě 7 tohoto rozsudku, která se specificky zaměřují na bezpečnost silničního provozu a která představují účinnější a méně omezující opatření, jako jsou například unijní pravidla týkající se maximální týdenní pracovní doby, přestávek, dob odpočinku, noční práce a technických prohlídek vozidel. Důsledné dodržování těchto pravidel může vskutku zajistit přiměřenou úroveň bezpečnosti silničního provozu.
- 57 Z toho plyne, že stanovování minimálních provozních nákladů nelze odůvodnit legitimním cílem.



- 58 Na základě veškerých výše uvedených úvah je třeba na položené otázky odpovědět, 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 nemohou být sazby za služby silniční nákladní dopravy pro cizí potřebu nižší než minimální provozní náklady, které stanoví subjekt složený především ze zástupců dotčených hospodářských subjektů.

*K zásadám volného pohybu a k dopravní politice*

- 59 S ohledem na shora podanou odpověď není třeba podávat výklad článků 49 SFEU, 56 SFEU ani 96 SFEU.

**K nákladům řízení**

- 60 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. Výdaje vzniklé předložením jiných vyjádření Soudnímu dvoru než vyjádření uvedených účastníků řízení se nenahrazují.

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

**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 nemohou být sazby za služby silniční nákladní dopravy pro cizí potřebu nižší než minimální provozní náklady, které stanoví subjekt složený především ze zástupců dotčených hospodářských subjektů.**

Podpisy.