



Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (πέμπτο τμήμα)

της 4ης Σεπτεμβρίου 2014*

«Προδικαστική παραπομπή — Οδικές μεταφορές — Ελάχιστο κόστος εκμεταλλεύσεως καθοριζόμενο από αντιπροσωπευτικό οργανισμό των οικείων επιχειρηματιών — Ένωση επιχειρήσεων — Περιορισμός του ανταγωνισμού — Σκοπός γενικού συμφέροντος — Οδική ασφάλεια — Αναλογικότητα»

Στις συνεκδικαζόμενες υποθέσεις C-184/13 έως C-187/13, C-194/13, C-195/13 και C-208/13,

με αντικείμενο αιτήσεις προδικαστικής απόφασης δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, τις οποίες υπέβαλε το Tribunale amministrativo regionale per il Lazio (Ιταλία) με αποφάσεις της 17ης Ιανουαρίου 2013, που περιήλθαν στο Δικαστήριο στις 12 και 15 Απριλίου 2013, στο πλαίσιο των δικών

API — Anonima Petroli Italiana SpA,

κατά

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti,

Ministero dello Sviluppo economico,

παρισταμένων των:

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.,

* Γλώσσα διαδικασίας: η ιταλική.

Coop Centro Italia Soc. coop.,
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.

κατά

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,

παρισταμένων των:

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

κατά

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti,

Ministero dello Sviluppo economico,

παρισταμένης της:

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

κατά

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

Ministero dello Sviluppo economico,

παρισταμένων των:

Legacoop Servizi,

Mancinelli Due Srl,

Intertrasporti Srl,

Confartigianato Trasporti (C-187/13),

Esso Italiana Srl

κατά

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti,

Ministero dello Sviluppo economico,

παρισταμένων των:

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

κατά

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti,

Ministero dello Sviluppo economico,

παρισταμένων των:

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),

και

Autorità garante della concorrenza e del mercato

κατά

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti,

Ministero dello Sviluppo economico,

παρισταμένων των:

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),

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (πέμπτο τμήμα),

συγκείμενο από τους T. von Danwitz, πρόεδρο τμήματος, E. Juhász, A. Rosas, D. Šváby (εισηγητή) και C. Vajda, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: M. Szpunar

γραμματέας: A. Impellizzeri, υπάλληλος διοικήσεως,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της επ' ακροατηρίου συζητήσεως της 7ης Απριλίου 2014,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

- η API — Anonima Petroli Italiana SpA, εκπροσωπούμενη από τους F. Di Gianni και G. Coppo, avvocati,
- η ANCC-Coop — Associazione Nazionale Cooperative di Consumatori κ.λπ., εκπροσωπούμενη από τους G. Roderi και A. Turi, avvocati,
- η Confetra — Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica κ.λπ., εκπροσωπούμενη από τους C. Scoca, F. Scoca και F. Vetrò, avvocati,
- η Esso Italiana Srl καθώς και η Confindustria — Confederazione generale dell'industria italiana κ.λπ., εκπροσωπούμενες από τους F. Di Gianni και G. Coppo, avvocati,
- η Autorità garante della concorrenza e del mercato, εκπροσωπούμενη από τον B. Caravita di Toritto, avvocato,
- η Consorzio Trasporti Europei Genova, εκπροσωπούμενη από τον G. Motta, avvocato,
- η Semenzin Fabio Autotrasporti καθώς και η Conftrasporto, εκπροσωπούμενες από τα τους I. Di Costa και M. Maresca, avvocati,
- η Roquette Italia SpA, εκπροσωπούμενη από τους G. Giacomini, R. Damonte και G. Demartini, avvocati,

- η Ιταλική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από την G. Palmieri, επικουρούμενη από τον S. Fiorentino, avvocato dello Stato,
- η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τον L. Malferrari, την T. Vecchi, τον I. V. Rogalski και την J. Hottiaux,

κατόπιν της αποφάσεως που έλαβε, αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα, να εκδικάσει την υπόθεση χωρίς ανάπτυξη προτάσεων,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

- 1 Οι αιτήσεις προδικαστικής αποφάσεως αφορούν την ερμηνεία των άρθρων 49 ΣΛΕΕ, 56 ΣΛΕΕ, 96 ΣΛΕΕ και 101 ΣΛΕΕ καθώς και του άρθρου 4, παράγραφος 3, ΣΕΕ.
- 2 Οι αιτήσεις αυτές υποβλήθηκαν στο πλαίσιο διαφορών, στην υπόθεση C-184/13, μεταξύ, αφενός, της API — Anonima Petroli Italiana SpA κ.λπ. και, αφετέρου, του Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών) και του Ministero dello Sviluppo economico (Υπουργείο Οικονομικής Αναπτύξεως), στην υπόθεση C-185/13, μεταξύ, αφενός, της ANCC-Coop — Associazione Nazionale Cooperative di Consumatori κ.λπ. και, αφετέρου, του Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, του Ministero dello Sviluppo economico, του Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica (Γενικού Συμβουλίου οδικών μεταφορών και υποστηρίξεως, στο εξής: Consulta), του Osservatorio sulle attività di autotrasporto (στο εξής: Osservatorio) και της Autorità garante della concorrenza e del mercato, στην υπόθεση C-186/13, μεταξύ, αφενός, της Air Liquide Italia SpA κ.λπ. και, αφετέρου, του Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti και του Ministero dello Sviluppo economico, στην υπόθεση C-187/13, μεταξύ, αφενός, της Confetra — Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica κ.λπ. και, αφετέρου, του Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti — Osservatorio sulle Attività di Trasporto και του Ministero dello Sviluppo economico, στις υποθέσεις C-194/13, C-195/13 και C-208/13, αντιστοίχως, μεταξύ, αφενός, της Esso Italiana Srl, της Confindustria — Confederazione generale dell'industria italiana κ.λπ. και της Autorità garante della concorrenza e del mercato και, αφετέρου, του Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti καθώς και του Ministero dello Sviluppo economico, σχετικά με μέτρα καθορίζοντα το ελάχιστο κόστος εκμεταλλεύσεως επιχειρήσεως οδικών εμπορευματικών μεταφορών για λογαριασμό τρίτου.

Το νομικό πλαίσιο

Το δίκαιο της Ένωσης

- 3 Δυνάμει των άρθρων 1 και 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) 4058/89 του Συμβουλίου, της 21ης Δεκεμβρίου 1989, σχετικά με τη διαμόρφωση των κομίστρων για τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ των κρατών μελών (ΕΕ L 390, σ. 1), τα κόμιστρα για τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές που πραγματοποιούνται για λογαριασμό τρίτου μεταξύ των κρατών μελών συμφωνούνται ελεύθερα. Κατά την τρίτη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού αυτού, «η ελεύθερη διαμόρφωση των κομίστρων για τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές αποτελεί το καθεστώς τιμών που ανταποκρίνεται καλύτερα στη δημιουργία μιας ελεύθερης αγοράς μεταφορών, όπως έχει αποφασιστεί από το Συμβούλιο, καθώς επίσης και στους στόχους της εσωτερικής αγοράς και στην ανάγκη να καθοριστεί σύστημα διαμόρφωσης κομίστρων που να μπορεί να εφαρμόζεται ομοιόμορφα σ' όλη την Κοινότητα».
- 4 Στην αιτιολογική σκέψη 4 του κανονισμού (ΕΚ) 1072/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Οκτωβρίου 2009, για τους κοινούς κανόνες πρόσβασης στην αγορά διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών (ΕΕ L 300, σ. 72), εκτίθεται ότι «[η] θέσπιση κοινής πολιτικής

των μεταφορών συνεπάγεται για τον παρέχοντα υπηρεσίες μεταφορών την κατάργηση κάθε περιορισμού λόγω της ιθαγένειάς του ή λόγω του ότι είναι εγκατεστημένος σε κράτος μέλος άλλο από εκείνο όπου παρέχεται η υπηρεσία». Στην αιτιολογική σκέψη 6 του εν λόγω κανονισμού αναφέρεται ότι «[η] βαθμιαία ολοκλήρωση της ενιαίας ευρωπαϊκής αγοράς αναμένεται ότι θα οδηγήσει στην εξάλειψη των περιορισμών πρόσβασης στην εσωτερική αγορά των κρατών μελών. Ωστόσο στο πλαίσιο αυτό πρέπει να ληφθούν υπόψη η αποτελεσματικότητα των ελέγχων και η εξέλιξη των όρων άσκησης του επαγγέλματος καθώς και η εναρμόνιση των κανόνων στους τομείς, μεταξύ άλλων, της επιβολής και των οδικών τελών καθώς και της νομοθεσίας στον κοινωνικό τομέα και στον τομέα της ασφάλειας».

5 Το άρθρο 8, παράγραφος 1, του κανονισμού 1072/2009 ορίζει ότι «[κ]άθε μεταφορέας που εκτελεί οδικές εμπορευματικές μεταφορές για λογαριασμό τρίτου, ο οποίος είναι κάτοχος κοινοτικής άδειας και του οποίου ο οδηγός, εφόσον είναι υπήκοος τρίτης χώρας, έχει στην κατοχή του βεβαίωση οδηγού, έχει δικαίωμα, σύμφωνα με τους όρους που καθορίζονται στο παρόν κεφάλαιο, να εκτελεί ενδομεταφορές».

6 Το άρθρο 9, παράγραφος 1, του ίδιου κανονισμού προβλέπει τα εξής:

«Η εκτέλεση των ενδομεταφορών υπόκειται, με την επιφύλαξη της εφαρμογής της κοινοτικής νομοθεσίας, στις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που ισχύουν στο κράτος μέλος υποδοχής, όσον αφορά τα ακόλουθα:

α) τους όρους που διέπουν τη σύμβαση μεταφοράς:

[...]».

7 Το δίκαιο της Ένωσης περιλαμβάνει πολυάριθμες πράξεις σχετικές με την οδική ασφάλεια. Ο κανονισμός (ΕΟΚ) 3820/85 του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 1985, για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών (ΕΕ L 370, σ. 1), καθορίζει, στα άρθρα 6 και 7, τους κοινούς κανόνες σχετικά με τους χρόνους οδηγήσεως και αναπαύσεως για τους οδηγούς. Η οδηγία 2002/15/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαρτίου 2002, για την οργάνωση του χρόνου εργασίας των εκτελούντων κινητές δραστηριότητες οδικών μεταφορών (ΕΕ L 80, σ. 35), καθορίζει, στα άρθρα 4 έως 7, τις ελάχιστες προδιαγραφές όσον αφορά τον μέγιστο εβδομαδιαίο χρόνο εργασίας, τα διαλείμματα, τους χρόνους αναπαύσεως και τη νυκτερινή εργασία. Τα άρθρα 13 έως 16 του κανονισμού (ΕΟΚ) 3821/85 του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 1985, σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών (ΕΕ L 370, σ. 8), όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 2006 (ΕΕ L 102, σ. 1), προβλέπουν τις υποχρεώσεις του εργοδότη και των οδηγών σχετικά με τη χρήση της συσκευής ελέγχου και των φύλλων καταγραφής. Η οδηγία 2006/126/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 2006, για την άδεια οδήγησης (ΕΕ L 403, σ. 18), καθώς και η οδηγία 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Σεπτεμβρίου 2007, για τη θέσπιση πλαισίου για την έγκριση των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (οδηγία-πλαίσιο) (ΕΕ L 263, σ. 1), επίσης θεσπίζουν σημαντικούς κοινούς κανόνες για την προστασία της οδικής ασφάλειας.

Το ιταλικό δίκαιο

8 Πέραν των διαφόρων ρυθμίσεων περί οδικής κυκλοφορίας, ιδίως εκείνων του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, ο νόμος 32 της 1ης Μαρτίου 2005, περί εξουσιοδοτήσεως προς την Κυβέρνηση για την αναμόρφωση των ρυθμίσεων περί της οδικής μεταφοράς προσώπων και εμπορευμάτων (*GURI* αριθ. 57, της 10ης Μαρτίου 2005, σ. 5), όρισε τις κατευθυντήριες αρχές και κριτήρια για την αναδιοργάνωση

των οδικών μεταφορών. Ο νόμος αυτός αποσκοπούσε ιδίως στη ρυθμιζόμενη ελευθέρωση και στην αντικατάσταση του προγενεστέρου συστήματος του υποχρεωτικού εύρους διακυμάνσεως των κομίστρων, που είχε θεσπιστεί με τον νόμο 298, της 6ης Ιουνίου 1974, από ένα σύστημα βασιζόμενο στην ελεύθερη διαπραγμάτευση των τιμών για τις υπηρεσίες οδικών μεταφορών. Μεταξύ των κατευθυντηρίων αρχών και κριτηρίων της εξουσιοδοτήσεως περιλαμβάνονταν επίσης η προσαρμογή των συναφών ρυθμίσεων στη νομοθεσία της Ένωσης, με στόχο την εγκαθίδρυση ανοικτής και ανταγωνιστικής αγοράς, την προστασία του ανταγωνισμού μεταξύ των επιχειρήσεων καθώς και την προστασία της ασφάλειας της οδικής κυκλοφορίας και της κοινωνικής ασφάλισης.

- 9 Δυνάμει της προμνησθείσας εξουσιοδοτήσεως, η Ιταλική Κυβέρνηση εξέδωσε διάφορα νομοθετικά διατάγματα προς εφαρμογή της εν λόγω μεταρρυθμίσεως.
- 10 Το νομοθετικό διάταγμα 284, της 21ης Νοεμβρίου 2005, ανέθεσε στο Consulta δραστηριότητες υποβολής προτάσεων, μελετών, παρακολουθήσεως και συμβουλευτικών υπηρεσιών προς τις πολιτικές αρχές για τη χάραξη των πολιτικών παρεμβάσεως και των κυβερνητικών στρατηγικών στον τομέα των οδικών μεταφορών. Το Consulta συγκροτείται από εκπροσώπους των κρατικών διοικητικών υπηρεσιών, των κλαδικών ενώσεων των επιχειρήσεων οδικών μεταφορών, των ενώσεων των εντολέων και επιχειρήσεων και/ή οργανισμών στους οποίους το Δημόσιο κατέχει πλειοψηφική συμμετοχή. Κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών της υποθέσεως της κύριας δίκης, το Consulta είχε 102 μέλη, κύρια και αναπληρωματικά, κατανεμημένα ως εξής:
 - 60 μέλη εκπροσωπούντα τις κλαδικές ενώσεις των επιχειρήσεων οδικών μεταφορών και των εντολέων·
 - 36 μέλη εκπροσωπούντα τις κρατικές διοικητικές υπηρεσίες, και
 - 6 μέλη εκπροσωπούντα επιχειρήσεις και/ή οργανισμούς στους οποίους το Δημόσιο κατέχει πλειοψηφική συμμετοχή.
- 11 Εξάλλου, με το νομοθετικό διάταγμα 284, της 21ης Νοεμβρίου 2005, συστάθηκε, ως όργανο του Consulta, το Osservatorio που ασκεί, μεταξύ άλλων, καθήκοντα επιτηρήσεως όσον αφορά την τήρηση των διατάξεων περί ασφάλειας της κυκλοφορίας και περί κοινωνικής ασφάλισης και προβαίνει στην επικαιροποίηση των ηθών και συνηθειών που ισχύουν για τις συμβάσεις οδικής εμπορευματικής μεταφοράς που συνάπτονται προφορικώς. Δυνάμει του άρθρου 6, παράγραφος 1, στοιχείο γ, του διατάγματος αυτού, το Osservatorio συγκροτείται από δέκα μέλη που επιλέγονται από τον πρόεδρο του Consulta μεταξύ των μελών του τελευταίου που έχουν ειδικά προσόντα στους τομείς των στατιστικών και της οικονομίας. Κατά την ημερομηνία ασκήσεως των προσφυγών στις κύριες δίκης, το Osservatorio είχε δέκα μέλη, εκ των οποίων τα οκτώ εκπροσωπούσαν τις ενώσεις οδικών μεταφορέων και των εντολέων και τα δύο εκπροσωπούσαν τις κρατικές διοικητικές υπηρεσίες.
- 12 Το νομοθετικό διάταγμα 286, της 21ης Νοεμβρίου 2005, που εγκαθιδρύει τη ρυθμιζόμενη ελευθέρωση, προβλέπει, στο άρθρο 4, παράγραφος 1, ότι οι αμοιβές για τις υπηρεσίες οδικής εμπορευματικής μεταφοράς καθορίζονται με ελεύθερη διαπραγμάτευση μεταξύ των συμβαλλομένων στη σύμβαση μεταφοράς και, επιπλέον, στην παράγραφο 2 του άρθρου αυτού, εξασφαλίζει την προστασία της οδικής ασφάλειας ορίζοντας ότι είναι άκυρες «οι ρήτρες των συμβάσεων μεταφοράς που προβλέπουν τρόπους και συνθήκες εκτελέσεως των παροχών αντίθετες προς τους κανόνες οδικής ασφάλειας». Όσον αφορά τις συμβάσεις που συνάπτονται προφορικώς και οι οποίες είναι πιθανότερο να βλάψουν τον συμβαλλόμενο που βρίσκεται στη λιγότερο ισχυρή θέση, το εν λόγω νομοθετικό διάταγμα μετρίασε την αρχή της συναλλακτικής ελευθερίας προβλέποντας την εφαρμογή των ηθών και συνηθειών του κλάδου, που καθορίζονται από το Osservatorio.

- 13 Το άρθρο 83bis του νομοθετικού διατάγματος 112, της 25ης Ιουνίου 2008, περιόρισε την έκταση της ελευθερώσεως των κομίστρων που προέβλεπε το νομοθετικό διάταγμα 286, της 21ης Νοεμβρίου 2005, ορίζοντας, όσον αφορά τις συμβάσεις που συνάπτονται προφορικώς, ότι η οφειλόμενη από τον εντολέα αμοιβή δεν μπορεί να είναι κατώτερη του ελάχιστου κόστους εκμεταλλεύσεως, ο καθορισμός του οποίου ανατέθηκε στο Osservatorio.
- 14 Το ελάχιστο αυτό κόστος περιλαμβάνει:
- το μέσο κόστος του καυσίμου ανά διανηθέν χιλιόμετρο, για τους διαφόρους τύπους οχημάτων, καθοριζόμενο σε μηνιαία βάση, και
 - το εκφραζόμενο σε ποσοστό του κόστους εκμεταλλεύσεως της επιχειρήσεως οδικών μεταφορών για λογαριασμό τρίτου το οποίο αντιπροσωπεύει το κόστος του καυσίμου, καθοριζόμενο σε εξαμηνιαία βάση.
- 15 Η ρύθμιση που περιέχεται στο άρθρο 83bis του νομοθετικού διατάγματος 112, της 25ης Ιουνίου 2008, υπέστη σημαντικές τροποποιήσεις, οι οποίες εξάλειψαν τη διάκριση μεταξύ των γραπτώς καταρτιζόμενων συμβάσεων και των προφορικώς συναπτομένων συμβάσεων, επιτρέποντας στο Osservatorio να καθορίζει και τα κόμιστρα των πρώτων, με επίκληση, προς τούτο, της ανάγκης διασφαλίσεως της τηρήσεως των κανόνων ασφαλείας.
- 16 Το άρθρο 83bis του νομοθετικού διατάγματος 112, της 25ης Ιουνίου 2008, όπως έχει εφαρμογή στις υποθέσεις των κύριων δικών (στο εξής: άρθρο 83bis του νομοθετικού διατάγματος 112/2008 όπως αυτό έχει τροποποιηθεί), που επιγράφεται «Προστασία της οδικής ασφάλειας και της ομαλής λειτουργίας της αγοράς των οδικών εμπορευματικών μεταφορών για λογαριασμό τρίτου», ορίζει τα ακόλουθα:
- «1. Το προβλεπόμενο από το άρθρο 9 του νομοθετικού διατάγματος 286, της 21ης Νοεμβρίου 2005, Osservatorio, βάσει κατάλληλης δειγματοληπτικής έρευνας και λαμβανομένων υπόψη των στοιχείων που συλλέγει ανά μήνα το Υπουργείο Οικονομικής Αναπτύξεως σχετικά με τη μέση τιμή του πετρελαίου κινήσεως, καθορίζει ανά μήνα το μέσο κόστος καυσίμου ανά διανηθέν χιλιόμετρο, αναλόγως των διαφόρων τύπων οχημάτων, και τη σχετική επίπτωση.
2. Αναλόγως των τύπων των οχημάτων, το Osservatorio καθορίζει, τη δέκατη πέμπτη ημέρα των μηνών Ιουνίου και Δεκεμβρίου, το εκφραζόμενο ως εκατοστιαίο ποσοστό μέρος του κόστους εκμεταλλεύσεως της επιχειρήσεως οδικών μεταφορών για λογαριασμό τρίτου το οποίο αντιπροσωπεύει το κόστος του καυσίμου.
3. Οι διατάξεις των παραγράφων 4 έως 11 του παρόντος άρθρου αποσκοπούν στη ρύθμιση των μηχανισμών προσαρμογής των αμοιβών που οφείλονται από τον εντολέα για το κόστος καυσίμου με το οποίο επιβαρύνεται ο μεταφορέας και αποτελούν αντικείμενο εξακριβώσεως, αναλόγως της επιπτώσεώς τους στην αγορά, ένα έτος μετά την ημερομηνία ενάρξεως της ισχύος τους.
4. Προς διασφάλιση της προστασίας της οδικής ασφάλειας και της ομαλής λειτουργίας της αγοράς των οδικών εμπορευματικών μεταφορών για λογαριασμό τρίτου, στη γραπτώς καταρτιζόμενη σύμβαση μεταφοράς, κατά την έννοια του άρθρου 6 του νομοθετικού διατάγματος 286, της 21ης Νοεμβρίου 2005, το καταβλητέο στον μεταφορέα ποσό πρέπει να καλύπτει τουλάχιστον το ελάχιστο κόστος εκμεταλλεύσεως που εγγυάται, σε κάθε περίπτωση, την τήρηση των προβλεπομένων από τον νόμο παραμέτρων ασφαλείας. Το ελάχιστο αυτό κόστος καθορίζεται στο πλαίσιο των προαιρετικών κλαδικών συμφωνιών, των συναπτομένων μεταξύ των ενώσεων μεταφορέων που εκπροσωπούνται στο Consulta, το οποίο προβλέπεται στην παράγραφο 16, και των ενώσεων των εντολέων. Οι συμφωνίες αυτές μπορούν επίσης να προβλέπουν συμβάσεις οδικών εμπορευματικών μεταφορών εγγυημένης

διάρκειας ή εγγυημένων ποσοτήτων, δυνάμει των οποίων επιτρέπεται παρέκκλιση από τις διατάξεις της παρούσας παραγράφου, από τις διατάξεις των άρθρων 7, παράγραφοι 3 και 7bis, του νομοθετικού διατάγματος 286, της 21ης Νοεμβρίου 2005, και από τις διατάξεις περί ευθείας αγωγής.

4bis Αν οι προαιρετικές συμφωνίες που προβλέπονται στην παράγραφο 4 δεν συναφθούν εντός εννέα μηνών από την ημερομηνία ενάρξεως της ισχύος της παρούσας διατάξεως, το Osservatorio που προβλέπεται στο άρθρο 6, παράγραφος 1, σημείο g, του νομοθετικού διατάγματος 284, της 21ης Νοεμβρίου 2005, καθορίζει το ελάχιστο κόστος, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην παράγραφο 4. Κατά τη λήξη της πρώτης περιόδου, αν, εντός 30 επιπλέον ημερών, το Osservatorio δεν έχει προβεί στη έγκριση των υπολογισμών των ελαχίστων κομίστρων, οι διατάξεις των παραγράφων 6 και 7 εφαρμόζονται και στις συμβάσεις μεταφοράς που καταρτίζονται γραπτώς, μόνον ως προς τον καθορισμό της αμοιβής.

4 ter. Αν στο τιμολόγιο αναφέρεται αμοιβή υπολειπόμενη των προβλεπομένων στην παράγραφο 4 ή στην παράγραφο 4bis, η αξίωση του μεταφορέα έναντι του εντολέα για την καταβολή της διαφοράς παραγράφεται μετά από ένα έτος από την ημέρα ολοκλήρωσης της μεταφοράς, πλην αντιθέτου συμφωνίας βάσει των προαιρετικών κλαδικών συμφωνιών που έχουν συναφθεί σύμφωνα με την παράγραφο 4.

4 quater. Κατά παρέκκλιση από τα προβλεπόμενα στις παραγράφους 4 και 4bis, το ποσό της αμοιβής που πρέπει να καταβληθεί στον μεταφορέα για τις παροχές μεταφοράς σε εκτέλεση συμβάσεως καταρτισθείσας γραπτώς, κατά την έννοια του άρθρου 6 του νομοθετικού διατάγματος 286, της 21ης Νοεμβρίου 2005, καθορίζεται ελεύθερα με διαπραγμάτευση μεταξύ των συμβαλλομένων, όταν οι προμνησθείσες παροχές πραγματοποιούνται εντός του ορίου των 100 χιλιομέτρων ανά ημέρα, πλην αντιθέτου συμφωνίας βάσει των προαιρετικών κλαδικών συμφωνιών που έχουν συναφθεί σύμφωνα με την παράγραφο 4.

4 quinquies. Κατά τον χρόνο της συνάψεως της σύμβασης, ο μεταφορέας υποχρεούται να παράσχει στον εντολέα πιστοποιητικό χορηγούμενο από τους οργανισμούς κοινωνικής προστασίας, εκδοθέν εντός του τελευταίου τριμήνου, που να αναφέρει ότι η επιχείρηση έχει εκπληρώσει τις υποχρεώσεις της από πλευράς καταβολής των κοινωνικών και ασφαλιστικών εισφορών.

5. Αν η σύμβαση έχει ως αντικείμενο υπηρεσίες μεταφοράς που πρόκειται να παρασχεθούν εντός χρονικής περιόδου υπερβαίνουσας τις 30 ημέρες, το μέρος της αμοιβής που αντιστοιχεί στο κόστος του καυσίμου με το οποίο θα επιβαρυνθεί ο μεταφορέας για την εκτέλεση των συμβατικών παροχών, όπως αυτό αναφέρεται στη σύμβαση ή στα τιμολόγια που εκδίδονται για τις παροχές του μεταφορέα κατά τον πρώτο μήνα ισχύος της εν λόγω σύμβασης, αναπροσαρμόζεται βάσει των εν τω μεταξύ διακυμάνσεων της τιμής του πετρελαίου κινήσεως που καθορίζεται σύμφωνα με την παράγραφο 1, αν οι διακυμάνσεις αυτές υπερβαίνουν το 2 % της τιμής αναφοράς που ελήφθη υπόψη κατά την υπογραφή της σύμβασης ή κατά την τελευταία αναπροσαρμογή.

6. Αν η σύμβαση οδικής εμπορευματικής μεταφοράς δεν έχει συναφθεί γραπτώς, σύμφωνα με το άρθρο 6 του νομοθετικού διατάγματος 286, της 21ης Νοεμβρίου 2005, το τιμολόγιο που εκδίδει ο μεταφορέας αναφέρει, αποκλειστικά για νομικούς και διοικητικούς σκοπούς, το μέρος της οφειλομένης από τον εντολέα αμοιβής που αντιστοιχεί στο κόστος του καυσίμου με το οποίο επιβαρύνεται ο μεταφορέας για την εκτέλεση των συμβατικών παροχών. Το ποσό αυτό πρέπει να αντιστοιχεί στο γινόμενο του καθορισμένου χιλιομετρικού κόστους, για την κατηγορία στην οποία ανήκει το όχημα που χρησιμοποιείται για τη μεταφορά, κατά την έννοια της παραγράφου 1, κατά τον μήνα που προηγήθηκε της εκτέλεσεως της μεταφοράς, επί τον αριθμό χιλιομέτρων που αντιστοιχεί στην παροχή που αναφέρεται στο τιμολόγιο.

7. Το πέραν του αναφερομένου στην παράγραφο 6 μέρος της οφειλομένης στον μεταφορέα αμοιβής πρέπει να αντιστοιχεί, με την επιφύλαξη του οφειλομένου από τον εντολέα για το κόστος του καυσίμου, σε μέρος της ίδιας αυτής αμοιβής τουλάχιστον ίσο προς εκείνο που καθορίστηκε ως αντιστοιχούν στο λοιπό κόστος πέραν του κόστους του καυσίμου που αναφέρεται στην παράγραφο 2.

8. Αν το πέραν του αναφερομένου στην παράγραφο 6 μέρος της οφειλομένης στον μεταφορέα αμοιβής αντιστοιχεί σε ποσό μικρότερο του αναφερομένου στην παράγραφο 7, ο μεταφορέας μπορεί να ζητήσει από τον εντολέα την καταβολή της διαφοράς. Αν η σύμβαση οδικής εμπορευματικής μεταφοράς δεν έχει καταρτισθεί γραπτώς, η αξίωση του μεταφορέα παραγράφεται μετά πέντε έτη από την ημέρα ολοκλήρωσης της μεταφοράς. Αν η σύμβαση μεταφοράς έχει καταρτιστεί γραπτώς, η αξίωση του μεταφορέα παραγράφεται μετά ένα έτος, σύμφωνα με το άρθρο 2951 του αστικού κώδικα.

9. Αν ο εντολέας δεν προβεί στην καταβολή εντός δεκαπέντε ημερών, ο μεταφορέας μπορεί να υποβάλει, εντός των επομένων δεκαπέντε ημερών, άλλως εκπίπτει του δικαιώματός του, αίτημα να υποχρεωθεί δικαστικώς ο εντολέας προς καταβολή, προσφεύγοντας ενώπιον του αρμοδίου δικαστηρίου, σύμφωνα με το άρθρο 638 του κώδικα πολιτικής δικονομίας, προσκομίζοντας τα έγγραφα που αφορούν την εγγραφή του στο μητρώο των μεταφορέων που εκτελούν οδικές εμπορευματικές μεταφορές για λογαριασμό τρίτων, την άδεια κυκλοφορίας του οχήματος που χρησιμοποιήθηκε για την εκτέλεση της μεταφοράς, το τιμολόγιο που αναφέρει την αμοιβή για την παρασχεθείσα υπηρεσία μεταφοράς, τα έγγραφα σχετικά με την καταβολή του αναφερομένου ποσού και τους υπολογισμούς για τον καθορισμό της επιπλέον αμοιβής που οφείλεται στον μεταφορέα σύμφωνα με τις παραγράφους 7 και 8. Το δικαστήριο, αφού ελέγξει το νομότυπο των προσκομισθέντων εγγράφων και την ακρίβεια των υποβληθέντων υπολογισμών, ζητεί από τον εντολέα, εκδίδοντας αιτιολογημένη απόφαση, κατά την έννοια του άρθρου 641 του κώδικα πολιτικής δικονομίας, να καταβάλει αμελλητί το οφειλόμενο ποσό στον μεταφορέα, επιτρέποντας την προσωρινή εκτέλεση της αποφάσεως κατά την έννοια του άρθρου 642 του κώδικα πολιτικής δικονομίας και καθορίζοντας την προθεσμία εντός της οποίας είναι δυνατή η άσκηση αγωγής, κατά την έννοια των διατάξεων του βιβλίου IV, τίτλος I, κεφάλαιο I, του ίδιου κώδικα.

[...]

14. Με την επιφύλαξη των κυρώσεων που προβλέπονται από το άρθρο 26 του νόμου 298, της 6ης Ιουνίου 1974, και τις μεταγενέστερες τροποποιήσεις του καθώς και από το άρθρο 7 του νομοθετικού διατάγματος 286, της 21ης Νοεμβρίου 2005, εφόσον έχουν εφαρμογή, κάθε παράβαση των κανόνων των παραγράφων 6, 7, 8 και 9 συνεπάγεται τον αποκλεισμό, για χρονικό διάστημα έως έξι μηνών, από τη συμμετοχή σε διαδικασία συνάψεως δημοσίων συμβάσεων προμηθειών και υπηρεσιών, καθώς και τον αποκλεισμό, για ένα έτος, από τα παντός είδους φορολογικά, οικονομικά και κοινωνικοασφαλιστικά πλεονεκτήματα που προβλέπονται από τον νόμο.

15. Οι αναφερόμενες στην παράγραφο 14 κυρώσεις εφαρμόζονται από την αρμόδια αρχή.

16. Οι αναφερόμενες στην παράγραφο 14 κυρώσεις δεν εφαρμόζονται αν οι συμβαλλόμενοι έχουν συνάψει σύμβαση μεταφοράς σύμφωνα με προαιρετική συμφωνία υπογραφείσα από την πλειονότητα των επαγγελματικών οργανώσεων των οδικών μεταφορέων και των χρηστών των υπηρεσιών μεταφοράς που εκπροσωπούνται στο Consulta προς ρύθμιση της εκτελέσεως των υπηρεσιών μεταφοράς σε έναν ειδικό εμπορικό τομέα.

[...]»

17 Από τις 12 Σεπτεμβρίου 2012, τα καθήκοντα του Osservatorio έχουν ανατεθεί με νόμο σε υπηρεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Οι διαφορές της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

- 18 Ελλείπει προαιρετικών συμφωνιών, τις οποίες προβλέπει το άρθρο 83bis, παράγραφοι 4 και 4bis, του νομοθετικού διατάγματος 112/2008 όπως αυτό έχει τροποποιηθεί, το Osservatorio ενέκρινε, στις 21 Νοεμβρίου 2011, μια σειρά πινάκων που καθορίζουν το ελάχιστο κόστος εκμεταλλεύσεως των επιχειρήσεων οδικών μεταφορών για λογαριασμό τρίτου. Οι πίνακες αυτοί περιελήφθησαν στο διάταγμα του γενικού διευθυντή του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών της 22ας Νοεμβρίου 2011.
- 19 Οι διάφορες δαπάνες στους προμνησθέντες πίνακες υπολογίζονται για πέντε κατηγορίες οχημάτων αναλόγως του μέγιστου μικτού βάρους, με βάση μια μέση ετήσια χιλιομετρική απόσταση και μια μέση κατανάλωση πετρελαίου κινήσεως ανά χιλιόμετρο. Στο κόστος περιλαμβάνεται και το κόστος που αφορά τα ρυμουλκά και τα ρυμουλκούμενα οχήματα, τη συντήρηση, την εργασία των μισθωτών οδηγών βάσει της ισχύουσας συλλογικής συμβάσεως, τις ασφάλειες, τους τεχνικούς ελέγχους, τα σήματα καταβολής τελών, τα ελαστικά, το καύσιμο, τα διόδια, και την οργάνωση. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αναφέρει, υπό τύπον παραδείγματος, ότι, για τα οχήματα μικτού βάρους μη υπερβαίνοντος τους 3,5 τόνους και για διαδρομές μεταξύ 101 και 150 χιλιομέτρων, το κόστος εκμεταλλεύσεως που καθορίζεται κατ' εφαρμογήν του άρθρου 83bis, παράγραφος 2, του νομοθετικού διατάγματος 112/2008 όπως αυτό έχει τροποποιηθεί, ανέρχεται σε 0,999 ευρώ ανά χιλιόμετρο, ενώ το ελάχιστο κόστος εκμεταλλεύσεως δυνάμει του άρθρου 83bis, παράγραφοι 4 και 4bis, του εν λόγω διατάγματος ανέρχεται σε 0,909 ευρώ ανά χιλιόμετρο και το κόστος των καυσίμων σε 0,122 ευρώ ανά χιλιόμετρο.
- 20 Το Osservatorio καθόρισε επίσης τον μαθηματικό τύπο της περιοδικής αναπροσαρμογής του κόστους εκμεταλλεύσεως και, κατά συνέπεια, των κομίστρων οδικής μεταφοράς. Ο οργανισμός αυτός προσάρμοσε τις τιμές που είχαν οριστεί με τον πρώτο καθορισμό εκδίδοντας, στις 14 και στις 21 Δεκεμβρίου 2011, τις πράξεις που τιτλοφορούνται «Περιοδική δημοσίευση του κόστους εκμεταλλεύσεως επιχειρήσεως οδικών μεταφορών για λογαριασμό τρίτων και του ελάχιστου κόστους εκμεταλλεύσεως που εγγυάται την τήρηση των παραμέτρων ασφάλειας».
- 21 Οι υποθέσεις των κύριων δικών προέκυψαν από μια σειρά προσφυγών ακυρώσεως, κύριων ή συμπληρωματικών, που ασκήθηκαν ενώπιον του Tribunale amministrativo regionale per il Lazio, κατά των πράξεων με τις οποίες το Osservatorio καθόρισε το ελάχιστο κόστος κατά την έννοια του άρθρου 83bis του διατάγματος 112/2008 όπως αυτό έχει τροποποιηθεί.
- 22 Κατά το αιτούν δικαστήριο, η ιταλική νομοθεσία εισήγαγε ένα ρυθμιζόμενο σύστημα καθορισμού του ελάχιστου κόστους εκμεταλλεύσεως, το οποίο περιορίζει τη συμβατική ελευθερία και την ελευθερία καθορισμού ενός από τα ουσιώδη στοιχεία της συμβάσεως, έστω και αν αποσκοπεί στη διασφάλιση της τηρήσεως των κανόνων ασφάλειας.
- 23 Η ανάγκη διαφυλάξεως της οδικής ασφάλειας λαμβάνεται υπόψη από το δίκαιο της Ένωσης, πλην όμως το αιτούν δικαστήριο αμφιβάλλει ως προς το αν η κατά το άρθρο 83bis του νομοθετικού διατάγματος 112/2008, όπως αυτό έχει τροποποιηθεί, εξισορρόπηση μεταξύ των συγκρουομένων τιμών συνάδει προς το δίκαιο της Ένωσης.
- 24 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Tribunale amministrativo regionale per il Lazio αποφάσισε να αναστείλει τη διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα, τα οποία έχουν πανομοιότυπη διατύπωση στις υποθέσεις C-184/13 έως C-187/13, C-194/13, C-195/13 και C-208/13:
- «1) Συνάδει προς την προστασία του ελεύθερου ανταγωνισμού, της ελεύθερης κυκλοφορίας των επιχειρήσεων, της ελευθερίας εγκαταστάσεως και της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών (που προβλέπονται από το άρθρο 4, παράγραφος 3, ΣΕΕ και τα άρθρα 101 ΣΛΕΕ, 49 ΣΛΕΕ, 56 ΣΛΕΕ και 96 ΣΛΕΕ), και αν ναι σε ποιο βαθμό, εθνική νομοθεσία που ορίζει ελάχιστο κόστος

εκμεταλλεύσεως στον τομέα των οδικών μεταφορών συνεπαγόμενη τον ετερόνομο καθορισμό ενός συστατικού στοιχείου της αμοιβής για την παροχή της υπηρεσίας και, ως εκ τούτου, των συμβατικών συνομολογουμένων κομίστρων;

- 2) Δικαιολογούνται, και υπό ποιες προϋποθέσεις, περιορισμοί των εν λόγω αρχών από την ανάγκη προστασίας του δημοσίου συμφέροντος της οδικής ασφάλειας και μπορεί να δικαιολογηθεί ο καθορισμός ελάχιστου κόστους εκμεταλλεύσεως όπως προβλέπει το σύστημα που θεσπίστηκε με το άρθρο 83bis του νομοθετικού διατάγματος 112/2008 όπως αυτό έχει τροποποιηθεί;
 - 3) Μπορεί ο καθορισμός του ελάχιστου κόστους εκμεταλλεύσεως, υπό την έννοια αυτή, να επαφίεται σε κλαδικές συμφωνίες συναπτόμενες μεταξύ των ενδιαφερομένων επιχειρηματιών και, επικουρικής, σε οργανισμούς συγκροτούμενους σε μεγάλο βαθμό από πρόσωπα εκπροσωπούντα τους ιδιώτες επιχειρηματίες του κλάδου, χωρίς νομοθετικώς προκαθορισμένα κριτήρια;»
- 25 Με απόφαση του Προέδρου του Δικαστηρίου της 14ης Μαΐου 2013, οι υποθέσεις C-184/13 έως C-187/13, C-194/13, C-195/13 και C-208/13 ενώθηκαν προς διευκόλυνση των έγγραφης και της προφορικής διαδικασίας και προς έκδοση κοινής αποφάσεως.

Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

- 26 Με τα ερωτήματά του, τα οποία πρέπει να εξεταστούν μαζί, το αιτούν δικαστήριο ερωτά, κατ' ουσίαν, αν το άρθρο 101 ΣΛΕΕ, σε συνδυασμό με το άρθρο 4, παράγραφος 3, ΣΕΕ, καθώς και τα άρθρα 49 ΣΛΕΕ, 56 ΣΛΕΕ και 96 ΣΛΕΕ έχουν την έννοια ότι αντίκειται σ' αυτά εθνική νομοθεσία, όπως η επίμαχη στις υποθέσεις των κύριων δικών, δυνάμει της οποίας η τιμή των υπηρεσιών οδικής εμπορευματικής μεταφοράς για λογαριασμό τρίτου δεν μπορεί να υπολείπεται του ελάχιστου κόστους εκμεταλλεύσεως, το οποίο καθορίζεται από οργανισμό συγκροτούμενο κυρίως από εκπροσώπους των ενδιαφερομένων επιχειρηματιών.
- 27 Πρέπει, προκαταρκτικώς, να διευκρινιστεί ότι η επίμαχη εθνική νομοθεσία προβλέπει ότι το ελάχιστο κόστος εκμεταλλεύσεως καθορίζεται, κυρίως, στο πλαίσιο προαιρετικών κλαδικών συμφωνιών, οι οποίες συνάπτονται από επαγγελματικές οργανώσεις μεταφορέων και εντολέων, επικουρικής, ελλείψει τέτοιων συμφωνιών, από το Osservatorio και, σε περίπτωση αδράνειας του τελευταίου, απευθείας από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών. Κατά το χρονικό διάστημα μεταξύ Νοεμβρίου 2011 και Αυγούστου 2012, το οποίο αφορούν οι υποθέσεις των κύριων δικών, το ελάχιστο κόστος εκμεταλλεύσεως καθοριζόταν από το Osservatorio.

Επί του περί ανταγωνισμού δικαίου της Ένωσης

- 28 Υπενθυμίζεται ότι, όπως προκύπτει από πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, μολονότι είναι αληθές ότι το άρθρο 101 ΣΛΕΕ αφορά αποκλειστικά τη συμπεριφορά των επιχειρήσεων και όχι τα θεσπιζόμενα από τα κράτη μέλη νομοθετικά ή κανονιστικά μέτρα, εντούτοις το άρθρο αυτό, σε συνδυασμό με το άρθρο 4, παράγραφος 3, ΣΕΕ, το οποίο θεσπίζει καθήκον συνεργασίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των κρατών μελών, επιβάλλει στα κράτη μέλη την υποχρέωση να μη θεσπίζουν ή να μη διατηρούν σε ισχύ μέτρα, ακόμα και νομοθετικής ή κανονιστικής φύσεως, ικανά να εξουδετερώσουν την πρακτική αποτελεσματικότητα των εφαρμοστέων στις επιχειρήσεις κανόνων ανταγωνισμού (βλ. αποφάσεις Cipolla κ.λπ., C-94/04 και C-202/04, EU:C:2006:758, σκέψη 46, καθώς και Sbarigia, C-393/08, EU:C:2010:388, σκέψη 31).
- 29 Συντρέχει παράβαση του άρθρου 101 ΣΛΕΕ, σε συνδυασμό με το άρθρο 4, παράγραφος 3, ΣΕΕ, οσάκις κράτος μέλος είτε επιβάλλει ή ευνοεί τη σύσταση συμπράξεων αντίθετων προς το άρθρο 101 ΣΛΕΕ ή ενισχύει τα αποτελέσματά τους, είτε αφαιρεί από τη δική του κανονιστική ρύθμιση τον κρατικό της

χαρακτήρα, μεταθέτοντας σε ιδιώτες την ευθύνη λήψεως των αποφάσεων παρεμβάσεως σε οικονομικά θέματα (βλ. αποφάσεις *Centro Servizi Spediporto*, C-96/94, EU:C:1995:308, σκέψη 21· *Arduino*, C-35/99, EU:C:2002:97, σκέψη 35, καθώς και *Cipolla* κ.λπ., EU:C:2006:758, σκέψη 47).

- 30 Ειδικότερα, με την απόφαση *Centro Servizi Spediporto* (EU:C:1995:308), το Δικαστήριο, επιληφθέν παρόμοιου ερωτήματος σχετικά με την ιταλική νομοθεσία που ίσχυε τότε και η οποία προέβλεπε ένα σύστημα υποχρεωτικής ψαλίδας κομίστρων με ανώτατο και κατώτατο όριο, έκρινε, αφενός, ότι, οσάκις η νομοθεσία κράτους μέλους προβλέπει ότι τα κόμιστρα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών εγκρίνονται και καθίστανται υποχρεωτικά από τη δημόσια αρχή, βάσει προτάσεων επιτροπής η οποία συντίθεται κατά πλειοψηφία από εκπροσώπους δημοσίων αρχών, μαζί με μια μειοψηφία εκπροσώπων των ενδιαφερομένων επιχειρηματιών, και η οποία υποχρεούται, κατά τη διατύπωση των προτάσεών της, να τηρεί ορισμένα κριτήρια δημοσίου συμφέροντος, ο καθορισμός αυτών των τιμών δεν μπορεί να θεωρηθεί ως σύμπραξη μεταξύ ιδιωτών επιχειρηματιών επιβαλλόμενη ή ευνοούμενη από τις δημόσιες αρχές ή της οποίας τα αποτελέσματα ενισχύθηκαν από τις αρχές αυτές και, αφετέρου, ότι δεν συντρέχει μεταβίβαση των εξουσιών των δημοσίων αρχών σε ιδιώτες επιχειρηματίες όταν οι εν λόγω αρχές λαμβάνουν υπόψη, πριν εγκρίνουν τις προτάσεις, τις παρατηρήσεις άλλων δημοσίων και ιδιωτικών οργανισμών, δύνανται δε να καθορίσουν τα κόμιστρα και αυτεπαγγέλτως.
- 31 Με την απόφαση *Librandi* (C-38/97, EU:C:1998:454), το Δικαστήριο διευκρίνισε ότι οι διαπιστώσεις αυτές δεν αναιρούνται από το γεγονός ότι οι εκπρόσωποι των επιχειρηματιών δεν αποτελούν πλέον τη μειοψηφία εντός της επιτροπής αυτής, υπό τον όρον ότι οι τιμές καθορίζονται τηρουμένων των κριτηρίων δημοσίου συμφέροντος που καθορίζει ο νόμος και οι δημόσιες αρχές δεν μεταβιβάζουν τις αρμοδιότητές τους σε ιδιώτες επιχειρηματίες και λαμβάνουν υπόψη, πριν από την έγκριση των προτάσεων, τις παρατηρήσεις άλλων δημοσίων και ιδιωτικών οργανισμών, δύνανται δε να καθορίζουν τα κόμιστρα και αυτεπαγγέλτως.
- 32 Όσον αφορά, πρώτον, το κατά πόσον η επίμαχη στις υποθέσεις των κύριων δικών νομοθεσία επιτρέπει τη σύσταση συμπράξεως μεταξύ ιδιωτών επιχειρηματιών, πρέπει να παρατηρηθεί ότι η επιτροπή που καθόρισε, στις υποθέσεις των κύριων δικών, το ελάχιστο κόστος εκμεταλλεύσεως, ήτοι το *Osservatorio*, συντίθεται κυρίως από εκπροσώπους επαγγελματικών οργανώσεων μεταφορέων και εντολέων. Πράγματι, κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών στις υποθέσεις των κύριων δικών, μεταξύ των δέκα μελών του *Osservatorio* που επιλέγονται από τον πρόεδρο του *Consulta*, οκτώ εκπροσωπούν τη θέση των ενώσεων των μεταφορέων και των εντολέων, το δε διάταγμα περί διορισμού των μελών αυτών αναφέρει ότι αυτοί διορίζονται «υπό την ιδιότητα του εκπροσωπούντος» την ένωση ή την επιχείρηση στην οποία ανήκουν.
- 33 Εξάλλου, οι αποφάσεις του *Osservatorio* εγκρίνονται από την πλειοψηφία των μελών του, χωρίς ο εκπρόσωπος του Δημοσίου να διαθέτει δικαίωμα αρνησικυρίας ή βαρύνουσα ψήφο που θα μπορούσαν να μεταβάλουν την ισορροπία των σχέσεων ισχύος μεταξύ της διοικήσεως και του ιδιωτικού τομέα, σε αντίθεση προς την κατάσταση που αφορούσαν οι αποφάσεις *Reiff* (C-185/91, EU:C:1993:886, σκέψη 22)· *Delta Schiffahrts- und Speditionsgesellschaft* (C-153/93, EU:C:1994:240, σκέψη 21)· *Centro Servizi Spediporto* (EU:C:1995:308, σκέψη 27), καθώς και *Librandi* (EU:C:1998:454, σκέψη 35).
- 34 Ο καθορισμός των κομίστρων από μια τέτοια επαγγελματική οργάνωση μπορεί, ωστόσο, να έχει κρατικό χαρακτήρα, ιδίως όταν τα μέλη της οργανώσεως αυτής είναι εμπειρογνώμονες ανεξάρτητοι των ενδιαφερομένων επιχειρηματιών και δεσμεύονται, από τον νόμο, να καθορίζουν τα κόμιστρα λαμβάνοντας υπόψη όχι μόνον τα συμφέροντα των επιχειρήσεων ή των ενώσεων επιχειρήσεων του κλάδου που τους διόρισε, αλλά και το γενικό συμφέρον και τα συμφέροντα των επιχειρήσεων των άλλων κλάδων ή των χρηστών των επίμαχων υπηρεσιών (βλ., υπό το πνεύμα αυτό, αποφάσεις *Reiff*, EU:C:1993:886, σκέψεις 17 έως 19 και 24· *Delta Schiffahrts- und Speditionsgesellschaft*, EU:C:1994:240, σκέψεις 16 έως 18 και 23· *DIP* κ.λπ., C-140/94 έως C-142/94, EU:C:1995:330, σκέψεις 18 και 19· Επιτροπή κατά Ιταλίας, C-35/96, EU:C:1998:303, σκέψη 44, καθώς και *Arduino*, EU:C:2002:97, σκέψη 37).

- 35 Σύμφωνα με τα στοιχεία που περιέχονται στις αποφάσεις περί παραπομπής, η εθνική νομοθεσία περί ιδρύσεως του *Consulta* και του *Osservatorio* δεν αναφέρει τις κατευθυντήριες αρχές τις οποίες οφείλουν να τηρούν τα όργανα αυτά ούτε περιέχει διάταξη ικανή να εμποδίσει τους εκπροσώπους των επαγγελματικών οργανώσεων να ενεργούν αποκλειστικώς προς το συμφέρον του επαγγελματικού κλάδου.
- 36 Επιπλέον, όσον αφορά τις εθνικές διατάξεις που καθιερώνουν το σύστημα του ελάχιστου κόστους εκμεταλλεύσεως και απονέμουν την εξουσία καθορισμού του κόστους αυτού στο *Osservatorio*, πρέπει να παρατηρηθεί ότι, ασφαλώς, το άρθρο 83bis, παράγραφος 4, του νομοθετικού διατάγματος 112/2008 όπως αυτό έχει τροποποιηθεί, αφενός, αναφέρεται στους σκοπούς της προστασίας της οδικής ασφάλειας και της ομαλής λειτουργίας της αγοράς των οδικών εμπορευματικών μεταφορών για λογαριασμό τρίτου και, αφετέρου, προβλέπει ότι αυτό το ελάχιστο κόστος εκμεταλλεύσεως πρέπει, σε κάθε περίπτωση, να εγγυάται την τήρηση των παραμέτρων ασφάλειας που προβλέπονται από τον νόμο.
- 37 Ωστόσο, η επίμαχη στις υποθέσεις των κύριων δικών νομοθεσία περιορίζεται σε μια αόριστη αναφορά στην προστασία της οδικής ασφάλειας και αφήνει, εξάλλου, στα μέλη του *Osservatorio* πολύ μεγάλη διακριτική ευχέρεια και αυτονομία για τον καθορισμό του ελάχιστου κόστους εκμεταλλεύσεως προς το συμφέρον των επαγγελματικών οργανώσεων που τα διόρισαν. Η Επιτροπή παρατηρεί συναφώς ότι από πρακτικά συνεδριάσεως του *Osservatorio* συνάγεται ότι όταν τα μέλη του διαφώνησαν όσον αφορά το πεδίο εφαρμογής του ελάχιστου κόστους εκμεταλλεύσεως, ένα από τα μέλη εξέφρασε την αντίθεσή του με βάση τα συμφέροντα της επαγγελματικής ενώσεως την οποία εκπροσωπούσε και όχι επικαλούμενο δημόσια συμφέροντα.
- 38 Υπό τις συνθήκες αυτές, η επίμαχη στις υποθέσεις των κύριων δικών εθνική νομοθεσία δεν περιλαμβάνει ούτε διαδικαστικές λεπτομέρειες ούτε ουσιαστικές επιταγές οι οποίες θα μπορούσαν να διασφαλίσουν ότι το *Osservatorio* συμπεριφέρεται, κατά τον καθορισμό του ελάχιστου κόστους εκμεταλλεύσεως, ως φορέας της δημόσιας εξουσίας που ενεργεί προς το γενικό συμφέρον.
- 39 Όσον αφορά, δεύτερον, το κατά πόσον οι δημόσιες αρχές μεταβίβασαν τις αρμοδιότητές τους, προς καθορισμό των κομίστρων, σε ιδιώτες επιχειρηματίες, πρέπει να παρατηρηθεί ότι το άρθρο 83bis, παράγραφοι 1, 2 και 4bis, του νομοθετικού διατάγματος 112/2008 όπως αυτό έχει τροποποιηθεί προβλέπει απλώς ότι το *Osservatorio* «καθορίζει» τα διάφορα είδη κόστους στα οποία αναφέρεται η επίμαχη στις υποθέσεις των κύριων δικών εθνική νομοθεσία. Από τον φάκελο που υποβλήθηκε στο Δικαστήριο προκύπτει ότι η δημόσια αρχή δεν ασκεί κανενός είδους έλεγχο επί των εκτιμήσεων του *Osservatorio* όσον αφορά τα κριτήρια καθορισμού του ελάχιστου κόστους εκμεταλλεύσεως ή την καθοριζόμενη τιμή.
- 40 Ομοίως, δεν προκύπτει ότι ζητείται η γνώμη άλλων δημοσίων οργάνων ή ενώσεων πριν τα διάφορα είδη κόστους καθοριστούν με διάταγμα και καταστούν υποχρεωτικά.
- 41 Από τις προεκτεθείσες σκέψεις προκύπτει ότι, λαμβανομένων υπόψη, αφενός, της συνθέσεως και του τρόπου λειτουργίας του *Osservatorio* και, αφετέρου, της απουσίας τόσο κριτηρίων δημοσίου συμφέροντος, καθοριζομένων από τον νόμο κατά τρόπον αρκούντως ακριβή ώστε να εξασφαλίζουν ότι οι εκπρόσωποι των μεταφορέων και των εντολέων ενεργούν πράγματι προς το γενικό δημόσιο συμφέρον στο οποίο αποσκοπεί ο νόμος, όσο και ουσιαστικού κρατικού ελέγχου της εξουσίας λήψεως των αποφάσεων σε τελευταίο βαθμό, το *Osservatorio* πρέπει να θεωρείται ως ένωση επιχειρήσεων υπό την έννοια του άρθρου 101 ΣΛΕΕ οσάκις λαμβάνει αποφάσεις περί καθορισμού του ελάχιστου κόστους εκμεταλλεύσεως για τις οδικές μεταφορές, όπως οι επίμαχες στις υποθέσεις των κύριων δικών αποφάσεις.

- 42 Περαιτέρω, για να έχουν οι περί ανταγωνισμού κανόνες της Ένωσης εφαρμογή στην επίμαχη στις υποθέσεις των κύριων δικών νομοθεσία, η οποία καθιστά δεσμευτικό το ελάχιστο κόστος εκμεταλλεύσεως που καθορίζει το Osservatorio, πρέπει η νομοθεσία αυτή να είναι ικανή να περιορίσει τον ανταγωνισμό εντός της εσωτερικής αγοράς.
- 43 Πρέπει να παρατηρηθεί, συναφώς, ότι ο καθορισμός ελάχιστου κόστους εκμεταλλεύσεως, που καθίσταται δεσμευτικό με εθνική κανονιστική ρύθμιση, όπως η επίμαχη στις υποθέσεις των κύριων δικών, εμποδίζοντας τις επιχειρήσεις να καθορίσουν κόμιστρα κατώτερα του κόστους αυτού, ισοδυναμεί προς οριζόντιο καθορισμό δεσμευτικών ελάχιστων κομίστρων.
- 44 Όσον αφορά τον επηρεασμό των ενδοκοινοτικών συναλλαγών, αρκεί η υπόμνηση ότι σύμπραξη η οποία εκτείνεται στο σύνολο του εδάφους κράτους μέλους συνεπάγεται, ως εκ της φύσεώς της, την εδραίωση στεγανοποιήσεων εθνικού χαρακτήρα, εμποδίζοντας με τον τρόπο αυτό την οικονομική αλληλοδιείσδυση που επιδιώκει η Συνθήκη ΛΕΕ (βλ. αποφάσεις Επιτροπή κατά Ιταλίας, EU:C:1998:303, σκέψη 48, καθώς και Manfredi κ.λπ., C-295/04 έως C-298/04, EU:C:2006:461, σκέψη 45).
- 45 Βάσει των προεκτεθεισών σκέψεων, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι ο καθορισμός του ελάχιστου κόστους εκμεταλλεύσεως για τις οδικές μεταφορές, το οποίο καθίσταται δεσμευτικό με εθνική κανονιστική ρύθμιση, όπως η επίμαχη στις υποθέσεις των κύριων δικών, είναι ικανός να περιορίσει τον ανταγωνισμό εντός της εσωτερικής αγοράς.
- 46 Τέλος, πρέπει, ωστόσο, να παρατηρηθεί ότι η επίμαχη στις υποθέσεις των κύριων δικών νομοθεσία, που καθιστά δεσμευτική μια απόφαση ενώσεως επιχειρήσεων η οποία έχει ως αντικείμενο ή ως αποτέλεσμα τον περιορισμό του ανταγωνισμού ή τον περιορισμό της ελευθερίας δράσεως των συμβαλλομένων ή ενός εξ αυτών δεν εμπίπτει κατ' ανάγκη στο πεδίο εφαρμογής της απαγορεύσεως που απορρέει από το άρθρο 101, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ, σε συνδυασμό με το άρθρο 4, παράγραφος 3, ΣΕΕ.
- 47 Πράγματι, για την εφαρμογή των διατάξεων αυτών σε συγκεκριμένη περίπτωση, πρέπει καταρχάς να ληφθούν υπόψη το γενικό πλαίσιο εντός του οποίου ελήφθη η απόφαση της ενώσεως επιχειρήσεων ή εντός του οποίου αυτή αναπτύσσει τα αποτελέσματά της, ιδίως δε οι σκοποί της. Περαιτέρω, πρέπει να εξεταστεί αν τα εξ αυτής περιοριστικά του ανταγωνισμού αποτελέσματα είναι συνυφασμένα με την επιδίωξη των εν λόγω σκοπών (βλ. αποφάσεις Wouters κ.λπ., C-309/99, EU:C:2002:98, σκέψη 97, καθώς και Consiglio nazionale dei geologi και Autorità garante della concorrenza e del mercato, C-136/12, EU:C:2013:489, σκέψη 53).
- 48 Στο πλαίσιο αυτό, πρέπει να ελεγχθεί αν οι περιορισμοί τους οποίους επιβάλλουν οι επίμαχοι στις υποθέσεις των κύριων δικών κανόνες περιορίζονται στο αναγκαίο για την επίτευξη θεμιτών σκοπών μέτρο (βλ., υπό το πνεύμα αυτό, αποφάσεις Meca-Medina και Majcen κατά Επιτροπής, C-519/04 P, EU:C:2006:492, σκέψη 47, καθώς και Consiglio nazionale dei geologi και Autorità garante della concorrenza e del mercato, EU:C:2013:489, σκέψη 54).
- 49 Πάντως, και χωρίς να χρειάζεται να εξεταστεί κατά πόσον η νομολογία που παρατίθεται στις σκέψεις 47 και 48 της παρούσας αποφάσεως έχει εφαρμογή σε εθνική νομοθεσία που επιβάλλει οριζόντια συμφωνία ως προς τις τιμές, αρκεί η διαπίστωση ότι η επίμαχη στις υποθέσεις των κύριων δικών νομοθεσία δεν μπορεί, εν πάση περιπτώσει, να δικαιολογηθεί βάσει θεμιτού σκοπού.
- 50 Κατά το άρθρο 83bis, παράγραφος 4, του νομοθετικού διατάγματος 112/2008 όπως αυτό έχει τροποποιηθεί, ο καθορισμός του ελάχιστου κόστους εκμεταλλεύσεως αποσκοπεί, ειδικότερα, στην προστασία της οδικής ασφάλειας.

- 51 Καίτοι δεν αποκλείεται να συνιστά η προστασία της οδικής ασφάλειας θεμιτό σκοπό, ο καθορισμός ελάχιστου κόστους εκμεταλλεύσεως δεν φαίνεται ικανός να εξασφαλίσει, ούτε ευθέως ούτε εμμέσως, την επίτευξη του σκοπού αυτού.
- 52 Συναφώς, πρέπει να παρατηρηθεί ότι η επίμαχη στις υποθέσεις των κύριων δικών νομοθεσία περιορίζεται, γενικώς, στην επιδίωξη της προστασίας της οδικής ασφάλειας, χωρίς να αποδεικνύει οποιαδήποτε σχέση μεταξύ του ελάχιστου κόστους εκμεταλλεύσεως και της ενισχύσεως της οδικής ασφάλειας.
- 53 Εξάλλου, η εθνική νομοθεσία είναι κατάλληλη για την εκπλήρωση του προβαλλόμενου σκοπού μόνον αν αποσκοπεί πράγματι στην εκπλήρωσή του με συνέπεια και συστηματικότητα (βλ. αποφάσεις *Hartlauer*, C-169/07, EU:C:2009:141, σκέψη 55, και *Attanasio Group*, C-384/08, EU:C:2010:133, σκέψη 51).
- 54 Συναφώς, πρέπει να παρατηρηθεί ότι, μολονότι το «ελάχιστο κόστος», κατά την έννοια του άρθρου 83bis του νομοθετικού διατάγματος 112/2008 όπως αυτό έχει τροποποιηθεί, υποτίθεται ότι αντιπροσωπεύει το, αντικειμενικώς καθοριζόμενο, ελάχιστο ποσό, κάτω του οποίου δεν είναι δυνατή η εκπλήρωση των υποχρεώσεων που επιβάλλει η νομολογία όσον αφορά την προστασία της οδικής ασφάλειας, εντούτοις η επίδικη στις υποθέσεις των κύριων δικών νομοθεσία προβλέπει εξαιρέσεις. Συγκεκριμένα, δυνάμει του άρθρου 83bis, παράγραφος 4 quater, του νομοθετικού διατάγματος 112/2008 όπως αυτό έχει τροποποιηθεί, ο καθορισμός της αμοιβής επαφίεται στην ελεύθερη διαπραγμάτευση μεταξύ των συμβαλλομένων, όταν οι παροχές υπηρεσιών μεταφοράς πραγματοποιούνται εντός του ορίου των 100 χιλιομέτρων ανά ημέρα. Ομοίως, η παράγραφος 16 του εν λόγω άρθρου προβλέπει τη δυνατότητα παρεκκλίσεως, μέσω κλαδικών συμβάσεων, από το ελάχιστο κόστος που καθορίζει το Osservatorio.
- 55 Εν πάση περιπτώσει, τα επίμαχα μέτρα βαίνουν πέραν του αναγκαίου μέτρου. Αφενός, δεν επιτρέπουν στον μεταφορέα να αποδείξει ότι, μολονότι προσφέρει τιμές κατώτερες των καθορισμένων ελάχιστων κομίστρων, συμμορφώνεται πλήρως προς τις ισχύουσες διατάξεις όσον αφορά την ασφάλεια (βλ., υπό το πνεύμα αυτό, αποφάσεις της 2ας Απριλίου 1998, *Outokumpu Oy*, C-213/96, EU:C:1998:155, σκέψη 39, καθώς και της 13ης Δεκεμβρίου 2005, *Marks & Spencer*, C-446/03, EU:C:2005:763, σκέψεις 54 έως 56).
- 56 Αφετέρου, υπάρχουν πολυάριθμοι κανόνες, συμπεριλαμβανομένων των κανόνων του δικαίου της Ένωσης που μνημονεύονται στη σκέψη 7 της παρούσας αποφάσεως, οι οποίοι αφορούν ειδικά την οδική ασφάλεια και συνιστούν μέτρα αποτελεσματικότερα και λιγότερο περιοριστικά, όπως είναι οι κανόνες της Ένωσης περί του μέγιστου εβδομαδιαίου χρόνου εργασίας, του χρόνου διαλείμματος, του χρόνου αναπαύσεως, της νυκτερινής εργασίας και του τεχνικού ελέγχου των οχημάτων. Η αυστηρή τήρηση των κανόνων αυτών μπορεί πράγματι να εξασφαλίσει το κατάλληλο επίπεδο οδικής ασφάλειας.
- 57 Επομένως, ο καθορισμός ελάχιστου κόστους εκμεταλλεύσεως δεν μπορεί να δικαιολογηθεί βάσει θεμιτού σκοπού.
- 58 Από το σύνολο των ανωτέρω σκέψεων προκύπτει ότι στα υποβληθέντα ερωτήματα προσήκει η απάντηση ότι το άρθρο 101 ΣΛΕΕ, σε συνδυασμό με το άρθρο 4, παράγραφος 3, ΣΕΕ, έχει την έννοια ότι αντίκειται σ' αυτό εθνική νομοθεσία, όπως η επίμαχη στις υποθέσεις των κύριων δικών, δυνάμει της οποίας η τιμή των υπηρεσιών οδικής εμπορευματικής μεταφοράς για λογαριασμό τρίτου δεν μπορεί να υπολείπεται του ελάχιστου κόστους εκμεταλλεύσεως, το οποίο καθορίζεται από οργανισμό συγκροτούμενο κυρίως από εκπροσώπους των ενδιαφερομένων επιχειρηματιών.

Επί των αρχών της ελεύθερης κυκλοφορίας και της πολιτικής των μεταφορών

- 59 Κατόπιν της ανωτέρω απαντήσεως, παρέλκει η ερμηνεία των άρθρων 49 ΣΛΕΕ, 56 ΣΛΕΕ και 96 ΣΛΕΕ.

Επί των δικαστικών εξόδων

- 60 Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους των κύριων δικών τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων. Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν όσοι υπέβαλαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, πλην των ως άνω διαδίκων, δεν αποδίδονται.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (πέμπτο τμήμα) αποφαίνεται:

Το άρθρο 101 ΣΛΕΕ, σε συνδυασμό με το άρθρο 4, παράγραφος 3, ΣΕΕ, έχει την έννοια ότι αντίκειται σ' αυτό εθνική νομοθεσία, όπως η επίμαχη στις υποθέσεις των κύριων δικών, δυνάμει της οποίας η τιμή των υπηρεσιών οδικής εμπορευματικής μεταφοράς για λογαριασμό τρίτου δεν μπορεί να υπολείπεται του ελάχιστου κόστους εκμεταλλεύσεως, το οποίο καθορίζεται από οργανισμό συγκροτούμενο κυρίως από εκπροσώπους των ενδιαφερομένων επιχειρηματιών.

(υπογραφές)