



## Recopilación de la Jurisprudencia

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Quinta)

de 4 de septiembre de 2014\*

«Procedimiento prejudicial — Transporte por carretera — Importe de los gastos mínimos de explotación determinado por un organismo representativo de los operadores de que se trata — Asociación de empresas — Restricción de competencia — Objetivo de interés general — Seguridad vial — Proporcionalidad»

En los asuntos acumulados C-184/13 a C-187/13, C-194/13, C-195/13 y C-208/13,

que tienen por objeto sendas peticiones de decisión prejudicial planteadas, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Tribunale amministrativo regionale per il Lazio (Italia), mediante decisiones de 17 de enero de 2013, recibidas en el Tribunal de Justicia los días 12 y 15 de abril de 2013, en los procedimientos

**API — Anonima Petroli Italiana SpA**

contra

**Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti,**

**Ministero dello Sviluppo economico,**

en el que intervienen:

**FEDIT — Federazione Italiana Trasportatori,**

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

**Transfrigoroute Italia Assotir,**

**Confartigianato Trasporti (asunto 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.,**

\* Lengua de procedimiento: italiano.

**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.**

contra

**Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti,**  
**Ministero dello Sviluppo economico,**  
**Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica,**  
**Osservatorio sulle attività di autotrasporto,**  
**Autorità garante della concorrenza e del mercato,**

en el que intervienen:

**Unatras — Unione Nazionale Associazioni Autotrasporto Merci,**  
**BrT SpA,**  
**Coordinamento Interprovinciale FAI,**  
**FIAP — Federazione Italiana Autotrasporti Professionali (asunto C-185/13),**  
**Air Liquide Italia SpA y otros,**  
**Omnitransit Srl,**  
**Rivoira SpA,**  
**SIAD — Società Italiana Acetilene e Derivati SpA**

contra

**Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti,**

**Ministero dello Sviluppo economico,**

en el que intervienen:

**TSE Group Srl** (asunto 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**

contra

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

**Ministero dello Sviluppo economico,**

en el que intervienen:

**Legacoop Servizi,**

**Mancinelli Due Srl,**

**Intertrasporti Srl,**

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

**Esso Italiana Srl**

contra

**Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti,**

**Ministero dello Sviluppo economico,**

en el que intervienen:

**Autosped G SpA,**

**Transfrigoroute Italia Assotir,**

**Confartigianato Trasporti (asunto 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**

contra

**Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti,**

**Ministero dello Sviluppo economico,**

en el que intervienen:

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

y

**Autorità garante della concorrenza e del mercato**

contra

**Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti,**

**Ministero dello Sviluppo economico,**

en el que intervienen:

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

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Quinta),

integrado por el Sr. T. von Danwitz, Presidente de Sala, y los Sres. E. Juhász, A. Rosas, D. Šváby (Ponente) y C. Vajda, Jueces;

Abogado General: Sr. M. Szpunar;

Secretario: Sra. A. Impellizzeri, administradora;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 7 de abril de 2014;

consideradas las observaciones presentadas:

- en nombre de API — Anonima Petroli Italiana SpA, por los Sres. F. Di Gianni y G. Coppo, avvocati;
- en nombre de ANCC-Coop — Associazione Nazionale Cooperative di Consumatori y otros, por los Sres. G. Roderi y A. Turi, avvocati;
- en nombre de Confetra — Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica y otros, por los Sres. C. Scoca, F. Scoca y F. Vetrò, avvocati;
- en nombre de Esso Italiana Srl y de Confindustria — Confederazione generale dell'industria italiana y otros, por los Sres. F. Di Gianni y G. Coppo, avvocati;
- en nombre de la Autorità garante della concorrenza e del mercato, por el Sr. B. Caravita di Toritto, avvocato;
- en nombre del Consorzio Trasporti Europei Genova, por el Sr. G. Motta, avvocato;
- en nombre de Semenzin Fabio Autotrasporti y de Conftrasporto, por los Sres. I. Di Costa y M. Maresca, avvocati;
- en nombre de Roquette Italia SpA, por los Sres. G. Giacomini, R. Damonte y G. Demartini, avvocati;
- en nombre del Gobierno italiano, por la Sra. G. Palmieri, en calidad de agente, asistida por el Sr. S. Fiorentino, avvocato dello Stato;

— en nombre de la Comisión Europea, por el Sr. L. Malferrari, la Sra. T. Vecchi, el Sr. I.V. Rogalski y la Sra. J. Hottiaux, en calidad de agentes;

vista la decisión adoptada por el Tribunal de Justicia, oído el Abogado General, de que el asunto sea juzgado sin conclusiones;

dicta la siguiente

### **Sentencia**

- 1 Las peticiones de decisión prejudicial versan sobre la interpretación de los artículos 49 TFUE, 56 TFUE, 96 TFUE y 101 TFUE y del artículo 4 TUE, apartado 3.
- 2 Dichas peticiones fueron presentadas en el marco de litigios entre, en el asunto C-184/13, por un lado, API — Anonima Petroli Italiana SpA y otros y, por otro lado, el Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti y el Ministero dello Sviluppo economico; en el asunto C-185/13, por un lado, ANCC-Coop — Associazione Nazionale Cooperative di Consumatori y otros y, por otro lado, el Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, el Ministero dello Sviluppo economico, la Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica (en lo sucesivo, «Consulta»), el Osservatorio sulle attività di autotrasporto (en lo sucesivo, «Osservatorio») y la Autorità garante della concorrenza e del mercato; en el asunto C-186/13, por un lado, Air Liquide Italia SpA y otros y, por otro lado, el Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti y el Ministero dello Sviluppo economico; en el asunto C-187/13, por un lado, Confetra — Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica y otros y, por otro lado, el Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti — Osservatorio sulle Attività di Trasporto y el Ministero dello Sviluppo economico, y en los asuntos C-194/13, C-195/13 y C-208/13, por un lado, respectivamente, Esso Italiana Srl, Confindustria — Confederazione generale dell'industria italiana y otros y la Autorità garante della concorrenza e del mercato y, por otro lado, el Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti y el Ministero dello Sviluppo economico, en relación con ciertas medidas que establecen los costes mínimos de explotación en el sector del transporte de mercancías por carretera por cuenta ajena.

### **Marco jurídico**

#### *Derecho de la Unión*

- 3 En virtud de los artículos 1 y 2 del Reglamento (CEE) n° 4058/89 del Consejo, de 21 de diciembre de 1989, relativo a la formación de precios para los transportes de mercancías por carretera entre los Estados miembros (DO L 390, p. 1), los precios de los transportes de mercancías por carretera por cuenta ajena entre los Estados miembros se convendrán libremente. Con arreglo al tercer considerando de ese Reglamento, «la libre formación de precios del transporte de mercancías por carretera es el régimen de tarifas que se corresponde mejor con la creación de un mercado libre de transportes tal como lo ha decidido el Consejo, así como con los objetivos del mercado interior y con la necesidad de establecer un sistema de tarifas que se pueda aplicar de forma uniforme en toda la Comunidad».
- 4 El considerando 4 del Reglamento (CE) n° 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera (DO L 300, p. 72), dispone que «el establecimiento de una política común de transporte implica la eliminación de todas las restricciones con relación al prestador de servicios de transporte por razón de su nacionalidad o de la circunstancia de que se halle establecido en un Estado miembro distinto de aquel en el que se deben prestar los servicios». El considerando 6 del citado Reglamento enuncia que «la progresiva consecución del mercado único

europeo debe desembocar en la eliminación de las restricciones de acceso a los mercados nacionales de los Estados miembros. No obstante, ello debe tener en cuenta la eficacia de los controles y la evolución de las condiciones de empleo en la profesión, así como la armonización de las normas en los ámbitos, entre otros, del cumplimiento y de las cargas para el usuario de carretera, y también la legislación social y en materia de seguridad».

5 El artículo 8, apartado 1, del Reglamento n° 1072/2009 dispone que «todo transportista de mercancías por carretera por cuenta ajena que sea titular de una licencia comunitaria y cuyo conductor, si es nacional de un tercer país, esté provisto de un certificado de conductor, estará autorizado, en las condiciones que se establecen en el presente capítulo, para efectuar transportes de cabotaje».

6 El artículo 9, apartado 1, del mismo Reglamento establece:

«La realización de los transportes de cabotaje estará sujeta, sin perjuicio de la aplicación de la normativa comunitaria, a las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas vigentes en los Estados miembros de acogida en relación con lo siguiente:

a) las condiciones que rigen el contrato de transporte;

[...]».

7 Existen en el Derecho de la Unión numerosos actos en materia de seguridad vial. De ese modo, el Reglamento (CEE) n° 3820/85 del Consejo de 20 de diciembre de 1985, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera (DO L 370, p. 1; EE 07/04, p. 21), establece, en sus artículos 6 y 7, las normas comunes relativas a los tiempos de conducción y de descanso de los conductores. La Directiva 2002/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2002, relativa a la ordenación del tiempo de trabajo de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera (DO L 80, p. 35), determina, en sus artículos 4 a 7, prescripciones mínimas relativas a la duración máxima semanal de trabajo, los tiempos de las pausas, los tiempos de descanso y el trabajo nocturno. Los artículos 13 a 16 del Reglamento (CEE) n° 3821/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera (DO L 370, p. 8; EE 07/04, p. 28), en su versión modificada por el Reglamento (CE) n° 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006 (DO L 102, p. 1), establecen las obligaciones del empresario y de los conductores en materia de utilización del aparato de control y de las hojas de registro. La Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de diciembre de 2006, sobre el permiso de conducción (DO L 403, p. 18) y la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (Directiva marco) (DO L 263, p. 1) establecen también reglas comunes importantes en materia de protección de la seguridad vial.

#### *Derecho italiano*

8 Junto con las distintas normativas en materia de circulación, en particular, las relativas al Código de circulación, la Ley n° 32, de 1 de marzo de 2005, por la que se autoriza al Gobierno a reformar la normativa relativa al transporte por carretera de personas y mercancías (GURI n° 57, de 10 de marzo de 2005, p. 5), estableció los principios y los criterios que rigen la reorganización del transporte por carretera. Esta Ley pretendía, entre otras cosas, introducir una liberalización regulada y reemplazar el anterior sistema de tarifas obligatorias de cuantía variable, establecido en virtud de la Ley n° 298 de 6 de junio de 1974, por un sistema basado en la libre negociación de los precios para los servicios de transporte por carretera. Entre los principios y criterios que regulaban la autorización figuraban



también la adaptación de la normativa al Derecho de la Unión en aras de un mercado abierto y competitivo, la protección de la competencia entre las empresas y la protección de la seguridad de la circulación y de la seguridad social.

- 9 Haciendo uso de la autorización citada, el Gobierno italiano adoptó diversas normas dirigidas a aplicar dicha reforma.
- 10 El Decreto Legislativo n° 284, de 21 de noviembre de 2005, encargó a la Consulta ejercer actividades de propuesta, estudio, vigilancia y asesoramiento a las autoridades políticas para la definición de las políticas de intervención y de las estrategias de gobierno en el sector del transporte por carretera. La Consulta está integrada por representantes de las administraciones del Estado, de las asociaciones sectoriales de los transportes por carretera, de las asociaciones de mandantes y de empresas y/u organismos en los que el Estado posee una participación mayoritaria. En la fecha en que se produjeron los hechos de los litigios principales, contaba con 102 miembros, titulares y suplentes, repartidos del modo siguiente:
  - 60 miembros representantes de las asociaciones sectoriales de los transportistas por carretera y de los mandantes;
  - 36 miembros representantes de las administraciones del Estado, y
  - 6 miembros representantes de las empresas y/u organismos en los que el Estado posee una participación mayoritaria.
- 11 El Decreto Legislativo n° 284, de 21 de noviembre de 2005, instituyó, además, como órgano de la Consulta, el Osservatorio que ejerce, en particular, funciones de vigilancia relativas al cumplimiento de las disposiciones en materia de seguridad de la circulación y de seguridad social y actualiza los usos y costumbres aplicables a los contratos de transporte de mercancías por carretera celebrados verbalmente. En virtud del artículo 6, apartado 1, letra g), de dicho Decreto, el Osservatorio está compuesto por diez miembros elegidos por el presidente de la Consulta de entre los miembros de ésta, que cuenten con las competencias específicas en materia de estadísticas y de economía. En la fecha en que se iniciaron los asuntos principales, el Osservatorio contaba con diez miembros, de los cuales ocho representaban a las asociaciones de los transportistas por carretera y de los mandantes y dos representaban a las administraciones del Estado.
- 12 El Decreto Legislativo n° 286, de 21 de noviembre de 2005, que aplica la liberalización regulada, dispone, en su artículo 4, apartado 1, que las remuneraciones para los servicios de transporte de mercancías por carretera se determinarán por la libre negociación de las partes en el contrato de transporte y, por otro lado, garantiza, en el apartado 2 del citado artículo, la protección de la seguridad vial al declarar nulas «las cláusulas de los contratos de transporte que incluyan modos y condiciones de ejecución de las prestaciones contrarias a las normas relativas a la seguridad vial». Por lo que respecta a los contratos celebrados verbalmente, con los que se puede más fácilmente menoscabar la situación del contratante que se halla en la posición más débil, dicho Decreto Legislativo atenuó el principio de libertad contractual al prever la aplicación de los usos y costumbres del sector, determinados por el Osservatorio.
- 13 El artículo 83 *bis* del Decreto-ley n° 112, de 25 de junio de 2008, redujo el alcance de la liberalización tarifaria introducida por el Decreto Legislativo n° 286, de 21 de noviembre de 2005, al establecer, por lo que atañe a los contratos celebrados verbalmente, que la remuneración debida por el mandante no puede ser inferior a los costes mínimos de explotación cuya determinación se ha solicitado al Osservatorio.

14 Dichos costes mínimos incluyen:

- el coste medio del carburante por kilómetro recorrido, para los distintos tipos de vehículos, fijado con carácter mensual, y
- la parte, expresada en porcentaje, de los costes de explotación de la empresa de transporte por carretera por cuenta ajena, representada por los costes de carburante, fijada con carácter semestral.

15 La normativa contenida en el artículo 83 *bis* del Decreto-ley n° 112, de 25 de junio de 2008, sufrió modificaciones relevantes que eliminaron la distinción entre los contratos por escrito y los contratos verbales, al autorizar al Osservatorio a actuar también para determinar las tarifas de los primeros, invocando al respecto la necesidad de garantizar el cumplimiento de las normas de seguridad.

16 El artículo 83 *bis* del Decreto-ley n° 112, de 25 de junio de 2008, en su versión aplicable a los hechos de los litigios principales (en lo sucesivo, «artículo 83 *bis* del Decreto-ley n° 112/2008, en su versión modificada»), que lleva por título «Protección de la seguridad vial y del funcionamiento normal del mercado del transporte de mercancías por carretera por cuenta ajena», dispone:

«1. El Osservatorio al que se refiere el artículo 9 del Decreto Legislativo n° 286, de 21 de noviembre de 2005, sobre la base de un sondeo adecuado y habida cuenta de las observaciones formuladas cada mes por el Ministero dello Sviluppo economico sobre el precio medio del gasóleo para carretera, determinará mensualmente el coste medio del carburante por kilómetro recorrido, en función de los distintos tipos de vehículos, y la incidencia respectiva.

2. En función de los tipos de vehículos, el Osservatorio determinará, el décimo quinto día de los meses de junio y de diciembre, la parte, expresada en porcentaje, de los costes de explotación de la empresa de transporte por carretera por cuenta ajena representada por los costes de carburante.

3. Las disposiciones de los apartados 4 a 11 del presente artículo tienen por objeto regular los mecanismos de adaptación de las remuneraciones debidas por el mandante por los costes de carburante soportados por el transportista y serán objeto de comprobación, en función de su impacto en el mercado, tras un plazo de un año a contar desde la fecha de su entrada en vigor.

4. Con el fin de garantizar la protección de la seguridad vial y el funcionamiento normal del mercado del transporte de mercancías por carretera por cuenta ajena, en el contrato de transporte, celebrado por escrito, en el sentido del artículo 6 del Decreto Legislativo n° 286, de 21 de noviembre de 2005, el importe que ha de pagarse al transportista debe permitir cubrir al menos los costes mínimos de explotación que garanticen, en cualquier caso, el cumplimiento de los parámetros de seguridad previstos por la Ley. Esos costes mínimos se determinan en el marco de los acuerdos voluntarios de sector, concluidos entre las asociaciones de transportistas representadas en la Consulta, contemplada en el apartado 16, y las asociaciones de mandantes. Dichos acuerdos pueden también prever contratos de transporte de mercancías por carretera con duraciones o cantidades garantizadas, en cuya virtud es posible introducir excepciones a las disposiciones contempladas en el presente apartado, a las disposiciones de los artículos 7, apartado 3, y 7 *bis*, del Decreto Legislativo n° 286, de 21 de noviembre de 2005, y a las disposiciones en materia de acción directa.

4 *bis*. Si en los nueve meses siguientes a la entrada en vigor de la presente disposición no se concluyeran los acuerdos voluntarios previstos en el apartado 4, el Osservatorio contemplado en el artículo 6, apartado 1, letra g), del Decreto Legislativo n° 284, de 21 de noviembre de 2005, determinará los costes mínimos, de conformidad con lo previsto en el apartado 4. Al vencimiento del primer período, si, en un plazo adicional de 30 días, el Osservatorio no ha adoptado los cálculos de los precios mínimos, las disposiciones de los apartados 6 y 7 se aplicarán también a los contratos de transporte celebrados por escrito, a los solos efectos de determinar la remuneración.

4 *ter*. Si la factura menciona una remuneración inferior a lo previsto en el apartado 4 o en el apartado 4 *bis*, la acción del transportista frente al mandante por el pago de la diferencia prescribirá transcurrido un año a partir del día en que concluya la prestación de transporte, salvo pacto contrario basado en acuerdos voluntarios de sector concluidos con arreglo al apartado 4.

4 *quater*. Como excepción a lo previsto en los apartados 4 y 4 *bis*, el importe de la remuneración que ha de pagarse al transportista por las prestaciones de transporte efectuadas en ejecución de un contrato celebrado por escrito, en el sentido del artículo 6 del Decreto Legislativo n° 286, de 21 de noviembre de 2005, se remite a la autonomía de la voluntad de las partes, cuando las prestaciones mencionadas se efectúan en el límite de los 100 kilómetros por día, salvo pacto en contrario basado en los acuerdos voluntarios de sector en el sentido del apartado 4.

4 *quinquies*. En el momento de la conclusión del contrato, el transportista deberá facilitar al mandante un certificado expedido por los organismos de protección social, con una fecha no anterior a tres meses, en el que se indique que la empresa se halla al corriente en materia de pago de cotizaciones de seguridad social y de seguros.

5. Si el contrato tiene por objeto prestaciones de transporte que deben efectuarse durante un período superior a 30 días, la parte de la remuneración correspondiente al coste del carburante soportado por el transportista para la ejecución de las prestaciones contractuales, como se indica en el contrato o en las facturas emitidas por las prestaciones realizadas por el transportista en el curso del primer mes de validez del citado contrato, se adaptará sobre la base de las variaciones registradas en el precio del gasóleo para el transporte por carretera determinado con arreglo al apartado 1, si tales variaciones exceden del 2 % del valor de referencia adoptado en consideración del momento de la firma del contrato o de la última adaptación.

6. Si el contrato de transporte de mercancías por carretera no se ha celebrado por escrito, con arreglo al artículo 6 del Decreto Legislativo n° 286, de 21 de noviembre de 2005, la factura emitida por el transportista indicará, únicamente a efectos legales y administrativos, la parte de la remuneración debida por el mandante correspondiente al coste del carburante soportado por el transportista para la ejecución de las prestaciones contractuales. Dicho importe debe corresponder al producto de la multiplicación del importe del coste kilométrico determinado, para la clase a la que pertenece el vehículo utilizado para el transporte, en el sentido del apartado 1, en el curso del mes anterior al de la ejecución del transporte, por el número de kilómetros correspondiente a la prestación indicada en la factura.

7. La parte de la remuneración adeudada al transportista, distinta de la señalada en el apartado 6, debe corresponder, sin perjuicio de lo adeudado por el mandante por el coste del carburante, a una parte de esa misma remuneración al menos igual a la señalada como correspondiente a costes diferentes de los costes de carburante contemplados en el apartado 2.

8. Si la parte de la remuneración adeudada al transportista, distinta de la contemplada en el apartado 6, corresponde a un importe inferior al señalado en el apartado 7, el transportista podrá solicitar al mandante el pago de la diferencia. Si el contrato de transporte de mercancías por carretera no reviste forma escrita, la acción del transportista prescribirá una vez transcurrido un plazo de cinco años a partir del día en que finalice la prestación de transporte. Si el contrato de transporte se celebra por escrito, la acción del transportista prescribirá una vez transcurrido un plazo de un año, de conformidad con el artículo 2951 del Código Civil.

9. Si el mandante no efectúa el pago en un plazo de quince días, el transportista podrá presentar, en los quince días siguientes, so pena de caducidad, un requerimiento de pago por medio de un recurso ante el juez competente, con arreglo al artículo 638 del Código de Procedimiento Civil, aportando la documentación relativa a su inscripción en el registro de los transportistas por carretera por cuenta ajena, la tarjeta gris del vehículo utilizado para ejecutar el transporte, la factura que indica la

remuneración correspondiente a la prestación del transporte, la documentación relativa a la ejecución del pago del importe señalado y los cálculos para los cuales se determina la remuneración adicional debida al transportista con arreglo a los apartados 7 y 8. Tras comprobar que la documentación es conforme y que los cálculos son correctos, el juez solicitará al mandante, por medio de una resolución motivada, en el sentido del artículo 641 del Código de Procedimiento Civil, que abone sin dilación el importe debido al transportista, autorizando la ejecución provisional de la resolución en el sentido del artículo 642 del Código de Procedimiento Civil y señalando un plazo durante el cual podrá interponerse un recurso, en el sentido de las disposiciones contempladas en el libro IV, título I, capítulo I, del mismo Código.

[...]

14. Sin perjuicio de las sanciones previstas por el artículo 26 de la Ley n° 298, de 6 de junio de 1974, y sus posteriores modificaciones así como por el artículo 7 del Decreto Legislativo n° 286, de 21 de noviembre de 2005, si resulta de aplicación, las infracciones de las normas contempladas en los apartados 6, 7, 8 y 9 tendrán como consecuencia la exclusión, por un período que podrá durar hasta seis meses, del procedimiento de adjudicación pública para el suministro de bienes y de servicios, y la exclusión por un período de un año de las ventajas fiscales, financieras y de seguridad social de cualquier tipo previstas por la Ley.

15. La autoridad competente impondrá las sanciones que se indican en el apartado 14.

16. Las sanciones contempladas en el apartado 14 no se aplicarán si las partes han celebrado un contrato de transporte con arreglo a un acuerdo voluntario suscrito entre la mayoría de las organizaciones asociativas de transportistas por carretera y de los usuarios de servicios de transporte representados en la Consulta con el fin de regular el desarrollo de los servicios de transporte en un sector comercial concreto.

[...]»

- 17 A partir del 12 de septiembre de 2012, las funciones del Osservatorio fueron atribuidas por Ley a un servicio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

### **Litigios principales y cuestiones prejudiciales**

- 18 A falta de acuerdos voluntarios previstos por el artículo 83 *bis*, apartados 4 y 4 *bis*, del Decreto-ley n° 112/2008, en su versión modificada, el Osservatorio adoptó, el 21 de noviembre de 2011, una serie de tablas que establecían los costes mínimos de explotación de las empresas de transporte por carretera por cuenta ajena. Dichas tablas fueron retomadas en el Decreto del Director General del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti de 22 de noviembre de 2011.
- 19 Las partidas de gastos en las tablas mencionadas se calculan para cinco categorías de vehículos en función de la masa en carga máxima total, identificando un recorrido anual medio y un consumo medio de gasóleo por kilómetro. Los costes incluyen los relativos a los tractores por carretera, a los semirremolques, al mantenimiento, al trabajo de los conductores asalariados sobre la base del convenio colectivo vigente, a los seguros, a las revisiones, a las viñetas, a los neumáticos, al carburante, a los peajes de autopista y a la organización. De ese modo, la Comisión Europea menciona, a título de ejemplo, que, para los vehículos que cuentan con una masa que no supera las 3,5 toneladas y para recorridos entre 101 kilómetros y 150 kilómetros, los costes de explotación establecidos en aplicación del artículo 83 *bis*, apartado 2, del Decreto-ley n° 112/2008, en su versión modificada, ascienden a 0,999 euros por kilómetro, mientras que los costes mínimos de explotación en virtud del artículo 83 *bis*, apartados 4 y 4 *bis*, del citado Decreto-ley son de 0,909 euros por kilómetro y el coste de carburante de 0,122 euros por kilómetro.

- 20 El Osservatorio también determinó la fórmula de adaptación periódica de los costes de explotación y, en consecuencia, de las tarifas de transporte por carretera. Dicho organismo ajustó los valores establecidos por la primera fijación, al adoptar, los días 14 y 21 de diciembre de 2011, los actos titulados «Publicación periódica de los costes de explotación de las empresas de transporte por carretera por cuenta ajena y de los costes mínimos de explotación que garantizan el cumplimiento de los parámetros de seguridad».
- 21 Los asuntos principales son el resultado de una serie de recursos de anulación, principales y de ampliación, interpuestos ante el Tribunale amministrativo regionale per il Lazio, contra los actos mediante los cuales el Osservatorio estableció los costes mínimos en el sentido del artículo 83 *bis* del Decreto-ley n° 112/2008, en su versión modificada.
- 22 Según el órgano jurisdiccional remitente, la normativa italiana introduce un sistema regulado de fijación de los costes mínimos de explotación, que restringe la libertad contractual y la libertad de determinar uno de los aspectos esenciales del contrato, aunque sea con el fin de garantizar el cumplimiento de las normas de seguridad.
- 23 La necesidad de preservar la seguridad vial se halla presente en el Derecho de la Unión, pero el órgano jurisdiccional remitente alberga dudas acerca de que el equilibrio establecido entre los valores en conflicto por el artículo 83 *bis* del Decreto-ley n° 112/2008, en su versión modificada, sea conforme con el Derecho de la Unión.
- 24 En estas circunstancias, el Tribunale amministrativo regionale per il Lazio decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales, redactadas en términos idénticos en los asuntos C-184/13 a C-187/13, C-194/13, C-195/13 y C-208/13:
- «1) ¿Es compatible, y en qué medida, la protección de la libre competencia, de la libertad de circulación de las empresas, de la libertad de establecimiento y de la libre prestación de servicios (previstas en los artículos 4 TUE, apartado 3, 101 TFUE, 49 TFUE, 56 TFUE y 96 TFUE) con una normativa nacional que establece costes mínimos de explotación en el sector del transporte por carretera, que implican la fijación del exterior de un elemento constitutivo de la remuneración del servicio y, por consiguiente, del precio contractual?
- 2) ¿Está justificado, y en qué condiciones, limitar los principios antes citados por la necesidad de proteger el interés público en la seguridad vial y ese objetivo puede justificar la fijación de costes mínimos de explotación conforme al régimen creado por el artículo 83 *bis* del Decreto-ley n° 112/2008, en su versión modificada?
- 3) Desde ese punto de vista, si la Ley no establece criterios para la determinación de los costes mínimos, ¿pueden confiarse éstos a acuerdos sectoriales celebrados entre los operadores interesados y, con carácter subsidiario, a organismos compuestos en gran parte por personas que representan a los operadores económicos privados del sector?»
- 25 El 14 de mayo de 2013, el Presidente del Tribunal de Justicia ordenó acumular los asuntos C-184/13 a C-187/13, C-194/13, C-195/13 y C-208/13 a efectos de las fases escrita y oral y de la sentencia.

### **Sobre las cuestiones prejudiciales**

- 26 Mediante sus cuestiones prejudiciales, que procede examinar conjuntamente, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el artículo 101 TFUE, en relación con el artículo 4 TUE, apartado 3, y los artículos 49 TFUE, 56 TFUE y 96 TFUE deben interpretarse en el sentido de que se oponen a una normativa nacional, como la controvertida en los litigios principales, en cuya virtud el precio de los



servicios de transporte de mercancías por carretera por cuenta ajena no puede ser inferior a unos costes mínimos de explotación, fijados por un organismo compuesto principalmente por representantes de los operadores económicos de que se trata.

- 27 Con carácter preliminar, procede aclarar que la normativa nacional controvertida en los litigios principales establece que los costes mínimos de explotación se establecen, con carácter principal, en el marco de acuerdos voluntarios de sector, celebrados por asociaciones profesionales de transportistas y de mandantes, con carácter subsidiario, a falta de tales acuerdos, por el Osservatorio y, si éste no actúa, directamente por el Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Durante el período comprendido entre el mes de noviembre de 2011 y el mes de agosto de 2012, al que se refieren los asuntos principales, los costes mínimos de explotación fueron fijados por el Osservatorio.

*Sobre el Derecho de la Unión en materia de competencia*

- 28 Procede recordar que, como se desprende de una jurisprudencia reiterada del Tribunal de Justicia, si bien es cierto que el artículo 101 TFUE se refiere únicamente al comportamiento de las empresas y no a medidas legales o reglamentarias de los Estados miembros, no es menos cierto que dicho artículo, en relación con el artículo 4 TUE, apartado 3, que establece un deber de cooperación entre la Unión Europea y los Estados miembros, obliga a éstos a no adoptar ni mantener en vigor medidas, ni siquiera legales o reglamentarias, que puedan anular el efecto útil de las normas sobre la competencia aplicables a las empresas (véanse las sentencias Cipolla y otros, C-94/04 y C-202/04, EU:C:2006:758, apartado 46, y Sbarigia, C-393/08, EU:C:2010:388, apartado 31).
- 29 Se infringe el artículo 101 TFUE, en relación con el artículo 4 TUE, apartado 3, cuando un Estado miembro impone o favorece prácticas colusorias contrarias al artículo 101 TFUE o bien refuerza los efectos de tales prácticas colusorias, o bien retira el carácter estatal a su propia normativa, delegando en operadores privados la responsabilidad de tomar decisiones de intervención en materia económica (véanse las sentencias Centro Servizi Spediporto, C-96/94, EU:C:1995:308, apartado 21; Arduino, C-35/99, EU:C:2002:97, apartado 35, y Cipolla y otros, EU:C:2006:758, apartado 47).
- 30 En particular, en la sentencia Centro Servizi Spediporto (EU:C:1995:308), al plantearse una cuestión similar respecto de la normativa italiana a la sazón vigente que instituía un sistema de tarifas obligatorias de cuantía variable que incluía un límite máximo y un límite mínimo, el Tribunal de Justicia determinó, por un lado, que, cuando la normativa de un Estado miembro establece que cuando la autoridad pública fija las tarifas de los transportes por carretera de mercancías y se les otorga carácter ejecutivo, sobre la base de propuestas de un comité, si éste está compuesto por una mayoría de representantes de los poderes públicos, junto a una minoría de representantes de los operadores económicos interesados, y debe respetar en sus propuestas determinados criterios de interés público, la fijación de dichas tarifas no puede considerarse una práctica colusoria entre operadores económicos privados impuesta o favorecida por los poderes públicos ni que éstos han reforzado sus efectos y, por otro lado, que los poderes públicos no han delegado sus competencias a operadores económicos privados teniendo en cuenta, antes de la aprobación de las propuestas, las observaciones de otros organismos públicos y privados, incluso fijando las tarifas de oficio.
- 31 En la sentencia Librandi (C-38/97, EU:C:1998:454), el Tribunal de Justicia señaló que estas apreciaciones no se ven afectadas por el hecho de que los representantes de los operadores económicos ya no sean minoritarios en dicho comité, siempre que las tarifas sean fijadas cumpliendo los criterios de interés público definidos por la Ley y que los poderes públicos no deleguen sus prerrogativas a operadores económicos privados teniendo en cuenta, antes de la aprobación de las propuestas, observaciones formuladas por otros organismos públicos y privados, incluso fijando las tarifas de oficio.

- 32 Por lo que respecta, en primer lugar, a la cuestión de si la normativa controvertida en los litigios principales permite llegar a la conclusión de que existe una práctica colusoria entre operadores económicos privados, procede señalar que el comité que estableció, en los asuntos principales, los costes mínimos de explotación, a saber, el Osservatorio, está compuesto principalmente por representantes de asociaciones profesionales de transportistas y de mandantes. En efecto, en la fecha en que sucedieron los hechos de los asuntos principales, entre los diez miembros del Osservatorio elegidos por el presidente de la Consulta, ocho representaban la expresión de las asociaciones de transportistas y de mandantes, ya que el acto de nombramiento de dichos miembros indica además que son designados «a título representativo» de la asociación o de la empresa a la que pertenecen.
- 33 En otro orden de cosas, las decisiones del Osservatorio se aprueban por mayoría de sus miembros, sin que ningún representante del Estado disponga de un derecho de veto o de un voto de calidad que pueda reequilibrar las relaciones de fuerza entre la administración y el sector privado, a diferencia de lo que sucede en las sentencias Reiff (C-185/91, EU:C:1993:886, apartado 22); Delta Schiffahrts- und Speditionsgesellschaft (C-153/93, EU:C:1994:240, apartado 21); Centro Servizi Spediporto (EU:C:1995:308, apartado 27), y Librandi (EU:C:1998:454, apartado 35).
- 34 La tarifa establecida por una organización profesional de ese tipo puede, con todo, revestir un carácter estatal, en particular, cuando los miembros de dicha organización son expertos independientes de los operadores económicos interesados y están obligados, por imperativo legal, a fijar los baremos tomando en consideración no sólo los intereses de las empresas o asociaciones de empresas del sector que los ha designado, sino también el interés general y los intereses de las empresas de los demás sectores o de los usuarios de los servicios de que se trata (véanse, en ese sentido, las sentencias Reiff, EU:C:1993:886, apartados 17 a 19 y 24; Delta Schiffahrts- und Speditionsgesellschaft, EU:C:1994:240, apartados 16 a 18 y 23; DIP y otros, C-140/94 a C-142/94, EU:C:1995:330, apartados 18 y 19; Comisión/Italia, C-35/96, EU:C:1998:303, apartado 44, y Arduino, EU:C:2002:97, apartado 37).
- 35 Pues bien, según se indica en las resoluciones de remisión, la normativa nacional que instituye la Consulta y el Osservatorio no señala los principios por los que deben regirse dichos órganos y no contiene ninguna disposición que impida a los representantes de las organizaciones profesionales actuar en interés exclusivo de la profesión.
- 36 Además, por lo que respecta a las disposiciones nacionales que establecen el sistema de costes mínimos de explotación y atribuyen la facultad de fijar éstos al Osservatorio procede señalar que, ciertamente, el artículo 83 *bis*, apartado 4, del Decreto-ley n.º 112/2008, en su versión modificada, por un lado, se refiere a los objetivos de la protección de la seguridad vial y al funcionamiento normal del mercado de transporte de mercancías por carretera por cuenta ajena y, por otro lado, establece que esos costes mínimos de explotación deben, en todo caso, garantizar el cumplimiento de los parámetros de seguridad previstos por la Ley.
- 37 No obstante, la normativa controvertida en los asuntos principales se limita a hacer una vaga referencia a la protección de la seguridad vial y deja, por otro lado, a los miembros del Osservatorio un amplísimo margen de discreción y de autonomía para determinar los costes mínimos de explotación en el interés de las organizaciones profesionales que les han designado. La Comisión señala a este respecto que en un acta de una reunión del Osservatorio se recoge que, cuando sus miembros se hallaron en desacuerdo acerca del ámbito de aplicación de los costes mínimos de explotación, uno de ellos formuló su oposición debido a los intereses de la asociación profesional que representaba y no por intereses públicos.
- 38 En tales circunstancias, la normativa nacional controvertida en los litigios principales no contiene disposiciones de procedimiento ni normas materiales para garantizar que el Osservatorio se comporte, al fijar los costes mínimos de explotación, como una parte desgajada de la autoridad pública que persiga fines de interés general.

- 39 En segundo lugar, por lo que atañe a la cuestión de si los poderes públicos han delegado sus competencias, en materia de fijación de las tarifas a operadores privados, procede señalar que el artículo 83 *bis*, apartados 1, 2 y 4 *bis*, del Decreto-ley n° 112/2008, en su versión modificada, se limita a disponer que el Osservatorio «fija» los distintos tipos de costes contemplados por la normativa nacional controvertida en los litigios principales. De la documentación remitida al Tribunal de Justicia se desprende que la autoridad pública no ejerce ninguna forma de control sobre las apreciaciones del Osservatorio relativas a los criterios de fijación de los costes mínimos de explotación o el valor fijado.
- 40 Del mismo modo, no consta que consulte a otros órganos o asociaciones públicas antes de que dichos costes se recojan en un decreto y adquieran carácter ejecutivo.
- 41 De lo anterior resulta que, habida cuenta de la composición y del modo de funcionamiento del Osservatorio, por un lado, de que la Ley no ha definido criterios de interés público de modo suficientemente preciso para garantizar que los representantes de los transportistas y de los mandantes operan efectivamente en aras del interés público general que la Ley pretende alcanzar y de que el Estado no ejerce en definitiva un control efectivo ni poder de decisión, por otro lado, debe considerarse que el Osservatorio es una asociación de empresas en el sentido del artículo 101 TFUE cuando adopta decisiones que fijan los costes mínimos de explotación para el transporte por carretera como las controvertidas en los litigios principales.
- 42 A continuación, para que las normas sobre competencia de la Unión se apliquen a la normativa controvertida en los asuntos principales, haciendo obligatorios los costes mínimos de explotación establecidos por el Osservatorio, es necesario que aquélla pueda restringir el juego de la competencia en el interior del mercado interior.
- 43 A este respecto, procede señalar que la fijación de los costes mínimos de explotación, convertidos en obligatorios en virtud de una normativa nacional, como la controvertida en los litigios principales, que impide a las empresas establecer tarifas inferiores a dichos costes, equivale a la fijación horizontal de tarifas mínimas impuestas.
- 44 Por lo que respecta al menoscabo de los intercambios comunitarios, basta recordar que, por su propia naturaleza, una práctica colusoria que se extiende a todo el territorio de un Estado miembro tiene por efecto consolidar compartimentaciones de carácter nacional, que obstaculizan de este modo la interpenetración económica perseguida por el Tratado FUE (véanse las sentencias Comisión/Italia, EU:C:1998:303, apartado 48, y Manfredi y otros, C-295/04 a C-298/04, EU:C:2006:461, apartado 45).
- 45 Habida cuenta de las consideraciones anteriores, procede señalar que la fijación de los costes mínimos de explotación para el transporte por carretera, convertida en obligatoria por una normativa nacional, como la controvertida en los litigios principales, puede restringir el juego de la competencia en el mercado interior.
- 46 Por último, no obstante, procede señalar que como la normativa controvertida en los asuntos principales convierte en obligatoria una decisión de una asociación de empresas que tiene por objeto o por efecto restringir la competencia o restringir la libertad de acción de las partes o de una de ellas, no está necesariamente incluida en el ámbito de aplicación de la prohibición establecida por el artículo 101 TFUE, apartado 1, en relación con el artículo 4 TUE, apartado 3.
- 47 En efecto, para aplicar esta disposición a un caso concreto, debe tenerse en cuenta, en primer lugar, el contexto global en que se adoptó la decisión de la asociación de empresas de que se trata y en el que produce sus efectos, y más en particular, sus objetivos. A continuación deberá examinarse si los efectos restrictivos de la competencia que resultan son inherentes a la consecución de dichos objetivos (véanse las sentencias Wouters y otros, C-309/99, EU:C:2002:98, apartado 97, y Consiglio nazionale dei geologi y Autorità garante della concorrenza e del mercato, C-136/12, EU:C:2013:489, apartado 53).



- 48 En este contexto, es preciso verificar si las restricciones impuestas por las normas controvertidas en los litigios principales se limitan a lo que resulta necesario para garantizar la consecución de objetivos legítimos (véanse, en ese sentido, las sentencias Meca-Medina y Majcen/Comisión, C-519/04 P, EU:C:2006:492, apartado 47, y Consiglio nazionale dei geologi y Autorità garante della concorrenza e del mercato, EU:C:2013:489, apartado 54).
- 49 No obstante, sin que haya de examinarse la cuestión de si la jurisprudencia citada en los apartados 47 y 48 de la presente sentencia es de aplicación a una normativa nacional que prescribe un acuerdo horizontal sobre los precios, basta señalar que la normativa controvertida en los litigios principales no puede, en ningún caso, justificarse por un objetivo legítimo.
- 50 Según el artículo 83 *bis*, apartado 4, del Decreto-ley n° 112/2008, en su versión modificada, la fijación de los costes mínimos de explotación persigue proteger, en particular, la seguridad vial.
- 51 Si no es excluible que la protección de la seguridad vial pueda constituir un objetivo legítimo, la fijación de los costes mínimos de explotación no aparece sin embargo idónea, ni directa ni indirectamente, para garantizar su cumplimiento.
- 52 A este respecto, procede señalar que la normativa controvertida en los asuntos principales se limita a mencionar, de modo general, la protección de la seguridad vial, sin establecer vínculo alguno entre los costes mínimos de explotación y el reforzamiento de la seguridad vial.
- 53 Además, una normativa nacional sólo es adecuada para garantizar la consecución del objetivo alegado si responde verdaderamente al empeño por hacerlo de forma congruente y sistemática (véanse las sentencias Hartlauer, C-169/07, EU:C:2009:141, apartado 55, y Attanasio Group, C-384/08, EU:C:2010:133, apartado 51).
- 54 A este respecto, procede señalar que, aunque el «coste mínimo», en el sentido del artículo 83 *bis* del Decreto-ley n° 112/2008 en su versión modificada, ha de representar el importe mínimo, objetivamente determinado, por debajo del cual no resulta posible cumplir las obligaciones impuestas por la normativa en materia de la protección de la seguridad vial, la normativa controvertida en los litigios principales prevé no obstante excepciones. De ese modo, en virtud del artículo 83 *bis*, apartado 4 *quater*, del Decreto-ley n° 112/2008 en su versión modificada, la fijación de la remuneración se deja a la libre negociación de las partes, cuando las prestaciones de servicios de transporte se efectúan dentro del límite de 100 kilómetros por día. Del mismo modo, el apartado 16 del citado artículo prevé la posibilidad de establecer una excepción, por medio de convenios sectoriales, al coste mínimo fijado por el Osservatorio.
- 55 En todo caso, las medidas en cuestión van más allá de lo que es necesario. Por un lado, no permiten al transportista demostrar que, aunque ofrece precios inferiores a las tarifas mínimas establecidas, se adecua plenamente a las disposiciones vigentes en materia de seguridad (véanse, en ese sentido, las sentencias Outokumpu, C-213/96, EU:C:1998:155, apartado 39, y Marks & Spencer, C-446/03, EU:C:2005:763, apartados 54 a 56).
- 56 Por otro lado, existen numerosas normas, incluidas las del Derecho de la Unión, mencionadas en el apartado 7 de la presente sentencia, que se refieren específicamente a la seguridad vial, como las normas de la Unión en materia de duración máxima semanal del trabajo, de tiempo de pausa, de tiempo de descanso, de trabajo nocturno y de control técnico de los vehículos. El cumplimiento riguroso de dichas normas puede efectivamente garantizar el nivel de seguridad vial adecuado.
- 57 De ello se desprende que la fijación de costes mínimos de explotación no puede justificarse por un objetivo legítimo.

- 58 De la totalidad de las consideraciones anteriores se desprende que procede responder a las cuestiones prejudiciales planteadas que el artículo 101 TFUE, en relación con el artículo 4 TUE, apartado 3, debe interpretarse en el sentido de que se opone a una normativa nacional, como la controvertida en los litigios principales, en cuya virtud el precio de los servicios de transporte de mercancías por carretera por cuenta ajena no puede ser inferior a unos costes mínimos de explotación, fijados por un organismo compuesto principalmente por representantes de los operadores económicos interesados.

*Sobre los principios de libre circulación y la política de transportes*

- 59 Habida cuenta de la respuesta anterior, no procede interpretar los artículos 49 TFUE, 56 TFUE y 96 TFUE.

**Costas**

- 60 Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional nacional, corresponde a éste resolver sobre las costas. Los gastos efectuados al presentar observaciones ante el Tribunal de Justicia, distintos de aquellos en que hayan incurrido dichas partes, no pueden ser objeto de reembolso.

En virtud de todo lo expuesto, el Tribunal de Justicia (Sala Quinta) declara:

**El artículo 101 TFUE, en relación con el artículo 4 TUE, apartado 3, debe interpretarse en el sentido de que se opone a una normativa nacional, como la controvertida en los litigios principales, en cuya virtud el precio de los servicios de transporte de mercancías por carretera por cuenta ajena no puede ser inferior a unos costes mínimos de explotación, fijados por un organismo compuesto principalmente por representantes de los operadores económicos interesados.**

Firmas