



## Repertoriul jurisprudenței

HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a cincea)

4 septembrie 2014\*

„Trimitere preliminară — Transport rutier — Quantum al cheltuielilor minime de exploatare determinat de un organism reprezentativ al operatorilor interesați — Asociere de întreprinderi — Restrângere a concurenței — Obiectiv de interes general — Siguranță rutieră — Proportionalitate”

În cauzele conexe C-184/13-C-187/13, C-194/13, C-195/13 și C-208/13,

având ca obiect cereri de decizie preliminară formulate în temeiul articolului 267 TFUE de Tribunale amministrativo regionale per il Lazio (Italia), prin deciziile din 17 ianuarie 2013, primite de Curte la 12 și la 15 aprilie 2013, în procedurile

**API – Anonima Petroli Italiana SpA**

împotriva

**Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti,**

**Ministero dello Sviluppo economico,**

cu participarea:

**FEDIT – Federazione Italiana Trasportatori,**

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

**Transfrigoroute Italia Assotir,**

**Confartigianato Trasporti (C-184/13),**

**ANCC-Coop – Associazione Nazionale Cooperative di Consumatori,**

**ANCD – Associazione Nazionale Cooperative Dettaglianti,**

**Sviluppo Discount SpA,**

**Centrale Adriatica Soc. coop.,**

**Coop Consorzio Nord Ovest Soc. cons. arl,**

**Coop Italia Consorzio Nazionale non Alimentari Soc. coop.,**

**Coop Centro Italia Soc. coop.,**

\* Limba de procedură: italiana.

**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.**

împotriva

**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,**

cu participarea:

**Unatras – Unione Nazionale Associazioni Autostrasperto Merci,**

**Brт SpA,**

**Coordinamento Interprovinciale FAI,**

**FIAP – Federazione Italiana Autotrasporti Professionali (C-185/13),**

**Air Liquide Italia SpA și alții,**

**Omnitransit Srl,**

**Rivoira SpA,**

**SIAD – Società Italiana Acetilene e Derivati SpA**

împotriva

**Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti,**

**Ministero dello Sviluppo economico,**

cu participarea:

**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,**

**Europedi Srl,**

**Safe Watcher Srl,**

**Sogemar SpA,**

**Number 1 Logistic Group SpA**

împotriva

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

**Ministero dello Sviluppo economico,**

cu participarea:

**Legacoop Servizi,**

**Mancinelli Due Srl,**

**Intertrasporti Srl,**

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

**Esso Italiana Srl**

împotriva

**Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti,**

**Ministero dello Sviluppo economico,**

cu participarea:

**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**

împotriva

**Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti,**

**Ministero dello Sviluppo economico,**

cu participarea:

**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),**

și

**Autorità garante della concorrenza e del mercato**

împotriva

**Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti,**

**Ministero dello Sviluppo economico,**

cu participarea:

**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),**

CURTEA (Camera a cincea),

compusă din domnul T. von Danwitz, președinte de cameră, și domnii E. Juhász, A. Rosas, D. Šváby (raportor) și C. Vajda, judecători,

avocat general: domnul M. Szpunar,

grefier: doamna A. Impellizzeri, administrator,

având în vedere procedura scrisă și în urma ședinței din 7 aprilie 2014,

luând în considerare observațiile prezentate:

- pentru API – Anonima Petroli Italiana SpA, de F. Di Gianni și de G. Coppo, avocați;
- pentru ANCC-Coop – Associazione Nazionale Cooperative di Consumatori și alții, de G. Roderi și de A. Turi, avocați;
- pentru Confetra – Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica și alții, de C. Scoca, de F. Scoca și de F. Vetrò, avocați;
- pentru Esso Italiana Srl, precum și pentru Confindustria – Confederazione generale dell'industria italiana și alții, de F. Di Gianni și de G. Coppo, avocați;
- pentru Autorità garante della concorrenza e del mercato, de B. Caravita di Toritto, avocat;
- pentru Consorzio Trasporti Europei Genova, de G. Motta, avocat;
- pentru Semenzin Fabio Autotrasporti, precum și pentru Conftrasporto, de I. Di Costa și de M. Maresca, avocați;
- pentru Roquette Italia SpA, de G. Giacomini, de R. Damonte și de G. Demartini, avocați;
- pentru guvernul italian, de G. Palmieri, în calitate de agent, asistată de S. Fiorentino, avvocato dello Stato;
- pentru Comisia Europeană, de L. Malferrari, de T. Vecchi, de I. V. Rogalski și de J. Hottiaux, în calitate de agenți,

având în vedere decizia de judecare a cauzei fără concluzii, luată după ascultarea avocatului general,

pronunță prezenta

### Hotărâre

- 1 Cererile de decizie preliminară privesc interpretarea articolelor 49 TFUE, 56 TFUE, 96 TFUE și 101 TFUE, precum și a articolului 4 alineatul (3) TUE.
- 2 Aceste cereri au fost formulate în cadrul unor litigii, în cauza C-184/13, între API – Anonima Petroli Italiana SpA și alții, pe de o parte, și Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Ministerul Infrastructurilor și Transporturilor) și Ministero dello Sviluppo economico (Ministerul Dezvoltării Economice), pe de altă parte, în cauza C-185/13, între ANCC-Coop – Associazione Nazionale Cooperative di Consumatori și alții, pe de o parte, și Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ministero dello Sviluppo economico, Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica (Consiliul General pentru Transport Rutier și Logistică, denumit în continuare „Consulta”), Osservatorio sulle attività di autotrasporto (denumit în continuare „Osservatorio”) și Autorità garante della concorrenza e del mercato, pe de altă parte, în cauza C-186/13, între Air Liquide Italia SpA și alții, pe de o parte, și Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti și Ministero dello Sviluppo economico, pe de altă parte, în cauza C-187/13, între Confetra – Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica și alții, pe de o parte, și Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Osservatorio sulle Attività di Trasporto și Ministero dello Sviluppo economico, pe de altă parte, în cauzele C-194/13, C-195/13 și, respectiv, C-208/13, între Esso Italiana Srl, Confindustria – Confederazione generale dell'industria italiana și alții, pe de o parte, și Autorità garante della concorrenza e del mercato, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, precum și Ministero dello Sviluppo economico, pe de altă parte, având ca obiect stabilirea costurilor minime de exploatare în domeniul transportului rutier de mărfuri în numele unui terț.

### Cadrul juridic

#### *Dreptul Uniunii*

- 3 În temeiul articolelor 1 și 2 din Regulamentul (CEE) nr. 4058/89 al Consiliului din 21 decembrie 1989, privind stabilirea prețurilor la transportul rutier de mărfuri între statele membre (JO L 390, p. 1, Ediție specială, 07/vol. 2, p. 39), prețurile pentru operațiunile de transport rutier de mărfuri între statele membre, efectuat în numele unui terț, se stabilesc prin acord liber. Potrivit celui de al treilea considerent al acestui regulament, „conform deciziei Consiliului, stabilirea liberă a prețurilor pentru transportul rutier de mărfuri reprezintă sistemul tarifar cel mai potrivit pentru crearea unei piețe libere a transporturilor, pentru obiectivele pieței interne și pentru necesitatea adoptării unui sistem tarifar, aplicat în mod unitar în întreaga Comunitate”.
- 4 În considerentul (4) al Regulamentului (CE) nr. 1072/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri (JO L 300, p. 72), se arată că „[i]nstituirea unei politici comune de transport implică eliminarea tuturor restricțiilor impuse furnizorului serviciilor în cauză în temeiul naționalității sau al faptului că este stabilit într-un alt stat membru decât cel în care urmează să fie prestate serviciile respective”. Considerentul (6) al regulamentului menționat precizează că „[f]inalizarea progresivă a pieței unice europene ar trebui să conducă la eliminarea barierelor în calea accesului la piețele interne ale statelor membre. Cu toate acestea, ar trebui să se ia în considerare eficacitatea controalelor și evoluția condițiilor de muncă aferente acestei profesii, precum și armonizarea normelor în ceea ce privește, printre altele, aplicarea și tarifele de utilizare a drumurilor, precum și legislația în domeniul social și al siguranței”.

5 Articolul 8 alineatul (1) din Regulamentul nr. 1072/2009 prevede că „[o]rice operator de transport rutier de mărfuri care efectuează operațiuni contra cost în numele unui terț, titular al unei licențe comunitare și al cărui conducător auto, dacă este cetățean al unei țări terțe, deține un atestat de conducător auto are dreptul, în conformitate cu condițiile prevăzute în prezentul capitol, să efectueze operațiuni de cabotaj”.

6 Articolul 9 alineatul (1) din același regulament prevede:

„Sub rezerva unor dispoziții contrare în legislația comunitară, efectuarea operațiunilor de cabotaj se desfășoară în conformitate cu actele cu putere de lege și actele administrative în vigoare în statul membru gazdă, în ceea ce privește:

(a) condițiile care guvernează contractul de transport;

[...]”

7 Dreptul Uniunii cuprinde numeroase acte în materia securității rutiere. Astfel, Regulamentul (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului din 20 decembrie 1985 de armonizare a anumitor dispoziții din domeniul social privind transportul rutier (JO L 370, p. 1, Ediție specială, 05/vol. 2, p. 45) stabilește, la articolele 6 și 7, regulile comune privind perioadele de conducere și de repaus ale conducătorilor auto. Directiva 2002/15/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 martie 2002 privind organizarea timpului de lucru al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier (JO L 80, p. 35, Ediție specială, 05/vol. 6, p. 125) stabilește, la articolele 4-7, norme minime privind durata maximă a săptămânii de lucru, pauzele, perioadele de repaus și munca de noapte. Articolele 13-16 din Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 al Consiliului din 20 decembrie 1985 privind aparatura de înregistrare în transportul rutier (JO L 370, p. 8, Ediție specială, 07/vol. 1, p. 234), astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 (JO L 102, p. 1, Ediție specială, 05/vol. 8, p. 214), prevăd obligațiile angajatorului și ale conducătorilor auto în ceea ce privește utilizarea aparaturii de înregistrare și a foilor de înregistrare. Directiva 2006/126/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 decembrie 2006 privind permisele de conducere (JO L 403, p. 18, Ediție specială, 07/vol. 17, p. 216), precum și Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (directiva-cadru) (JO L 263, p. 1) stabilesc de asemenea reguli comune importante în materie de protecție a securității rutiere.

#### *Dreptul italian*

8 Pe lângă diferitele reglementări privind circulația, în special cele privind Codul rutier, Legea nr. 32 din 2005 privind delegarea guvernului pentru modificarea legislației din sectorul transportului rutier de persoane și marfă (GURI nr. 57 din 10 martie 2005, p. 5) stabilește principiile și criteriile directoare ale reorganizării transportului rutier. Această lege viza în special introducerea unei liberalizări reglementate și înlocuirea sistemului anterior al baremului obligatoriu al prețurilor în transporturi, instituit în temeiul Legii nr. 298 din 6 iunie 1974, printr-un sistem bazat pe libera negociere a prețurilor pentru serviciile de transport rutier. Printre principiile și criteriile directoare ale delegării figurau de asemenea adaptarea reglementării la legislația Uniunii în vederea unei piețe deschise și concurențiale, protecția concurenței între întreprinderi, precum și protecția securității circulației și a securității sociale.

9 În aplicarea delegării sus-menționate, guvernul italian a adoptat diferite decrete legislative prin care s-a urmărit punerea în aplicare a reformei amintite.



- 10 Prin Decretul legislativ nr. 284 din 21 noiembrie 2005, s-a conferit Consulta competența de a formula propuneri, de studiu, de monitorizare, de consultanță pentru autoritățile politice în vederea stabilirii politicilor de intervenție și a strategiilor de guvernare în sectorul transportului rutier. Consulta este constituită din reprezentanți ai administrației de stat, ai asociațiilor sectoriale ale transportatorilor rutieri, ai asociațiilor de beneficiari și de întreprinderi și/sau de organisme în care statul deține o participare majoritară. La data faptelor din cauza principală, aceasta cuprindea 102 membri, titulari și supleanți, repartizați astfel:
- 60 de membri reprezentând asociațiile sectoriale ale transportatorilor rutieri și ale beneficiarilor;
  - 36 de membri reprezentând administrația de stat și
  - 6 membri reprezentând întreprinderi și/sau organisme în care statul deține o participare majoritară.
- 11 În plus, Decretul legislativ nr. 284 din 21 noiembrie 2005 a instituit Osservatorio, în calitate de organ al Consulta, acesta exercitând în special competențe de monitorizare a respectării dispozițiilor privind siguranța circulației și securitatea socială și efectuând actualizarea uzanțelor și a practicilor aplicabile contractelor de transport rutier de mărfuri încheiate verbal. În temeiul articolului 6 alineatul 1 litera g) din acest decret, Osservatorio este compus din zece membri aleși de președintele Consulta dintre membrii acestuia, cu competențe specifice în materie de statistică și de economie. La data începerii procedurilor principale, Osservatorio număra zece membri, dintre care opt reprezentau asociațiile transportatorilor rutieri și ale beneficiarilor, iar doi reprezentau administrația de stat.
- 12 Decretul legislativ nr. 286 din 21 noiembrie 2005, care pune în aplicare liberalizarea reglementată, prevede, la articolul 4 alineatul 1, că tarifele pentru serviciile de transport rutier de mărfuri se determină prin negociere liberă între părțile la contractul de transport și, pe de altă parte, asigură, la alineatul 2 al acestui articol, protecția securității rutiere, prevăzând că sunt nule „clauzele contractelor de transport care implică modalități și condiții de executare a prestațiilor contrare reglementărilor privind siguranța circulației rutiere”. În ceea ce privește contractele încheiate verbal, în mai mare măsură susceptibile să prejudicieze situația cocontractantului aflat în poziție de inferioritate, decretul legislativ menționat a temperat principiul libertății contractuale, prevăzând aplicarea uzanțelor și a practicilor din sector determinate de Osservatorio.
- 13 Articolul 83 bis din Decretul-lege nr. 112 din 25 iunie 2008 a redus liberalizarea tarifară instituită prin Decretul legislativ nr. 286 din 21 noiembrie 2005, prevăzând că, în ceea ce privește contractele încheiate verbal, contraprestația datorată de beneficiar nu poate fi inferioară costurilor minime de exploatare, solicitându-se Osservatorio stabilirea acestora.
- 14 Aceste costuri minime includ:
- costul mediu al carburantului pe kilometru parcurs, pentru diferitele tipuri de vehicule, stabilit lunar, și
  - cota exprimată în procente a costurilor de exploatare ale întreprinderii de transport rutier în numele unui terț, reprezentate de costul carburantului, stabilită semestrial.
- 15 Reglementarea cuprinsă în articolul 83 bis din Decretul-lege nr. 112 din 25 iunie 2008 a suferit modificări semnificative, care au eliminat distincția dintre contractele scrise și cele verbale, autorizând Osservatorio să acționeze de asemenea cu privire la stabilirea tarifelor celor dintâi, invocând în acest scop necesitatea de a se garanta respectarea normelor de securitate.

16 Articolul 83 bis din Decretul legislativ nr. 112 din 25 iunie 2008, în versiunea aplicabilă în litigiile principale (denumit în continuare „articolul 83 bis din Decretul-lege nr. 112/2008 modificat”), intitulat „Protecția securității rutiere și a funcționării adecvate a pieței transportului rutier de mărfuri în numele unor terți”, prevede:

„1. Osservatorio prevăzut la articolul 9 din Decretul legislativ nr. 286 din 21 noiembrie 2005, pe baza unui sondaj adecvat și ținând seama de observațiile efectuate în fiecare lună de către Ministerul Dezvoltării Economice cu privire la prețul mediu al motorinei, determină lunar costul mediu al carburantului pe kilometru parcurs, în funcție de diferitele tipuri de vehicule, și incidența acestuia.

2. În funcție de tipurile de vehicule, Osservatorio determină, în a cincisprezecea zi din lunile iunie și decembrie, cota, exprimată procentual, din costurile de exploatare a întreprinderii de transport rutier în numele unor terți reprezentată de costurile cu carburantul.

3. Dispozițiile alineatelor 4-11 ale prezentului articol vizează reglementarea mecanismelor de adaptare a prețurilor datorate de beneficiar pentru costurile cu carburantul suportate de transportator și fac obiectul unei verificări, în funcție de impactul lor asupra pieței, după un termen de un an de la data intrării lor în vigoare.

4. În vederea garantării protecției securității rutiere și a funcționării adecvate a pieței transportului rutier de mărfuri în numele unui terț, în contractul de transport încheiat în scris, în sensul articolului 6 din Decretul legislativ nr. 286 din 21 noiembrie 2005, suma care trebuie plătită transportatorului trebuie să permită cel puțin acoperirea costurilor minime de exploatare care garantează, în orice caz, respectarea parametrilor de securitate prevăzuți de lege. Aceste costuri minime sunt determinate în cadrul acordurilor voluntare de sector, încheiate între asociațiile de transportatori reprezentate în Consulta, prevăzută la alineatul 16, și asociațiile de beneficiari. Aceste acorduri pot de asemenea să prevadă contracte de transport rutier de mărfuri cu durate sau cantități garantate, în temeiul cărora este posibil să se deroge de la dispozițiile vizate în prezentul alineat, de la dispozițiile articolului 7 alineatele 3 și 7 bis din Decretul legislativ nr. 286 din 21 noiembrie 2005 și de la dispozițiile în materie de acțiune directă.

4 bis. Dacă acordurile voluntare prevăzute la alineatul 4 nu sunt încheiate în termen de nouă luni de la intrarea în vigoare a prezentei dispoziții, Osservatorio prevăzut la articolul 6 alineatul 1 litera g) din Decretul legislativ nr. 284 din 21 noiembrie 2005 determină costurile minime, în conformitate cu cele prevăzute la alineatul 4. La finalul primei perioade, dacă, în termen de 30 de zile suplimentare, Osservatorio nu a adoptat calculele privind prețurile minime, dispozițiile alineatelor 6 și 7 se aplică de asemenea în cazul contractelor de transport încheiate în scris, în scopul exclusiv al stabilirii prețului.

4 ter. Dacă factura menționează un tarif inferior celui prevăzut la alineatul 4 sau la alineatul 4 bis, acțiunea transportatorului împotriva beneficiarului pentru plata diferenței se prescrie în termen de un an de la data încheierii prestației de transport, cu excepția convenției contrare întemeiate pe acorduri voluntare de sector încheiate în conformitate cu alineatul 4.

4 quater. Prin derogare de la prevederile alineatelor 4 și 4 bis, cuantumul tarifului care trebuie plătit transportatorului pentru prestațiile de transport efectuate în executarea unui contract încheiat în scris în sensul articolului 6 din Decretul legislativ nr. 286 din 21 noiembrie 2005 este un aspect supus autonomiei părților în cadrul negocierii, atunci când prestațiile sus-menționate sunt efectuate în limita de 100 de kilometri pe zi, cu excepția convenției contrare întemeiate pe acorduri voluntare de sector în sensul alineatului 4.

4 quinquies. În momentul încheierii contractului, transportatorul este obligat să prezinte beneficiarului o adeverință emisă de organismele de asigurări sociale, emisă în urmă cu cel mult trei luni, prin care se arată că întreprinderea este în regulă în materie de plată a cotizațiilor sociale și de asigurări.

5. Dacă contractul are ca obiect prestații de transport care trebuie efectuate într-o perioadă de mai mult de 30 de zile, fracțiunea din tarif care corespunde costului carburantului suportat de transportator pentru executarea prestațiilor contractuale, astfel cum este indicată în contract sau pe facturile emise cu privire la prestațiile realizate de transportator în cursul primei luni de validitate a contractului respectiv, se adaptează în funcție de variațiile intervenite în prețul motorinei, determinat în conformitate cu alineatul 1, dacă aceste variații depășesc 2 % din valoarea de referință luată în considerare la momentul semnării contractului sau al ultimei adaptări.

6. În cazul în care contractul de transport rutier de mărfuri nu a fost încheiat în scris, conform articolului 6 din Decretul legislativ nr. 286 din 21 noiembrie 2005, factura emisă de transportator evidențiază, exclusiv în scopuri legale și administrative, fracțiunea din tariful datorat de beneficiar care corespunde costului carburantului suportat de transportator pentru executarea prestațiilor contractuale. Această sumă trebuie să fie egală cu produsul înmulțirii dintre costul pe kilometru stabilit pentru clasa căreia îi aparține vehiculul utilizat pentru transport în sensul alineatului 1 în cursul lunii precedente celei a executării transportului și numărul de kilometri care corespunde prestației indicate pe factură.

7. Frațiunea din tariful datorat transportatorului, diferită de cea indicată la alineatul 6, trebuie să corespundă, sub rezerva sumelor datorate de beneficiar pentru costul carburantului, unei fracțiuni din acest tarif cel puțin egală cu cea desemnată ca fiind corespunzătoare altor costuri decât cele cu carburantul vizate la alineatul 2.

8. Dacă fracțiunea din tariful datorat transportatorului, alta decât cea vizată la alineatul 6, corespunde unei sume inferioare celei indicate la alineatul 7, transportatorul poate solicita beneficiarului plata diferenței. Dacă contractul de transport rutier de mărfuri nu a fost încheiat în scris, acțiunea transportatorului se prescrie în termen de cinci ani de la data încheierii prestației de transport. În cazul în care contractul de transport este încheiat în scris, acțiunea transportatorului se prescrie în termen de un an, potrivit articolului 2951 din Codul civil.

9. În cazul în care beneficiarul nu efectuează plata în termen de 15 zile, transportatorul poate introduce, într-un termen de decădere de 15 zile, o cerere de somație de plată prin intermediul unei acțiuni la instanța competentă, conform articolului 638 din Codul de procedură civilă, prezentând documentația referitoare la înscrierea sa în registrul transportatorilor rutieri de mărfuri în numele unui terț, certificatul de înmatriculare al vehiculului utilizat pentru efectuarea transportului, factura pe care se menționează tariful aferent prestației de transport, documentația privind executarea plății sumei indicate și calculele prin care se determină plata suplimentară datorată transportatorului în conformitate cu alineatele 7 și 8. După ce verifică dacă documentația îndeplinește cerințele legale și dacă respectivele calcule sunt corecte, instanța solicită beneficiarului, prin intermediul unei decizii motivate în sensul articolului 641 din Codul de procedură civilă, să plătească de îndată suma datorată transportatorului, autorizând executarea provizorie a deciziei în sensul articolului 642 din Codul de procedură civilă și fixând termenul în care se poate introduce recurs în sensul dispozițiilor vizate în cartea IV titlul I capitolul I din același cod.

[...]

14. Fără a aduce atingere sancțiunilor prevăzute la articolul 26 din Legea nr. 298 din 6 iunie 1974, cu modificările ulterioare, precum și la articolul 7 din Decretul legislativ nr. 286 din 21 noiembrie 2005, dacă sunt aplicabile, orice încălcare a dispozițiilor alineatelor 6, 7, 8 și 9 conduce la excluderea, pentru o perioadă de până la șase luni, din cadrul procedurii de achiziție publică pentru furnizarea de bunuri și servicii, precum și excluderea pentru o perioadă de un an de la avantajele fiscale, financiare și de asigurări de orice tip prevăzute de lege.

15. Sancțiunile indicate la alineatul 14 se aplică de autoritatea competentă.

16. Sancțiunile prevăzute la alineatul 14 nu se aplică dacă părțile au încheiat un contract de transport în conformitate cu un acord voluntar semnat de majoritatea organismelor asociative ale transportatorilor rutieri și de utilizatorii de servicii de transport reprezentați în Consulta, în vederea reglementării desfășurării serviciilor de transport într-un sector comercial specific.

[...]"

- 17 Începând de la 12 septembrie 2012, funcțiile Osservatorio au fost atribuite prin lege unui serviciu al Ministerului Infrastructurilor și Transporturilor.

### **Litigiile principale și întrebările preliminare**

- 18 În lipsa acordurilor voluntare prevăzute la articolul 83 bis alineatele 4 și 4 bis din Decretul-lege nr. 112/2008 modificat, Osservatorio a adoptat, la 21 noiembrie 2011, o serie de tabele prin care a stabilit costurile minime de exploatare ale întreprinderilor de transport rutier în numele unui terț. Aceste tabele au fost preluate în ordinul directorului general din Ministerul Infrastructurilor și Transporturilor din 22 noiembrie 2011.
- 19 Posturile de cheltuieli din tabelele sus-menționate sunt calculate pentru cinci categorii de vehicule, în funcție de masa totală maximă, inclusiv încărcătura, identificându-se o distanță anuală medie și un consum mediu de motorină pe kilometru. Costurile le includ pe cele privind tractoarele rutiere, semiremorcile, mentenanța, munca șoferilor salariați în temeiul convenției colective în vigoare, asigurările, reviziile, vinietele, pneurile, carburantul, taxele de autostradă și organizarea. Astfel, Comisia Europeană menționează, cu titlu de exemplu, că pentru vehiculele cu masa de maximum 3,5 tone și pentru distanțe cuprinse între 101 kilometri și 150 de kilometri, costurile de exploatare stabilite în aplicarea articolului 83 bis alineatul 2 din Decretul-lege nr. 112/2008 modificat se ridică la 0,999 euro pe kilometru, în timp ce cheltuielile minime de exploatare în temeiul articolului 83 bis alineatele 4 și 4 bis din decretul menționat sunt de 0,909 euro pe kilometru, iar costul carburantului este de 0,122 euro pe kilometru.
- 20 Osservatorio a determinat de asemenea formula de adaptare periodică a costurilor de exploatare și, în consecință, a tarifelor de transport rutier. Acest organism a ajustat valorile stabilite inițial, adoptând la 14 și la 21 decembrie 2011 actele intitulate „Publicare periodică a costurilor de exploatare ale întreprinderilor de transport rutier în numele unui terț și a costurilor minime de exploatare care garantează respectarea parametrilor de securitate”.
- 21 Litigiile principale rezultă dintr-o serie de acțiuni în anulare, principale și extinse, introduse la Tribunale amministrativo regionale per il Lazio împotriva actelor prin care Osservatorio a stabilit costurile minime în sensul articolului 83 bis din Decretul-lege nr. 112/2008 modificat.
- 22 Potrivit instanței de trimitere, reglementarea italiană introduce un sistem reglementat prin stabilirea costurilor minime de exploatare, care restrânge negocierea liberă și libertatea de determinare a unuia dintre elementele esențiale ale contractului, chiar dacă aceasta se realizează în vederea protejării standardelor de siguranță.
- 23 Necesitatea salvagădării securității rutiere ar fi prezentă în dreptul Uniunii, dar instanța de trimitere se îndoiește că echilibrul instituit între valorile în conflict prin articolul 83 bis din Decretul-lege nr. 112/2008 modificat este conform dreptului Uniunii.

- 24 În aceste condiții, Tribunale amministrativo regionale per il Lazio a hotărât să suspende judecarea cauzelor și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare, care sunt formulate în termeni identici în cauzele C-184/13-C-187/13, C-194/13, C-195/13 și C-208/13:
- „1) Protecția liberei concurențe, a liberei circulații a întreprinderilor, a libertății de stabilire și de a presta servicii [prevăzute la articolul 4 alineatul (3) TUE și la articolele 101 TFUE, 49 TFUE, 56 TFUE și 96 TFUE] este compatibilă, și în ce măsură, cu dispozițiile naționale ale statelor membre ale Uniunii care prevăd costuri minime de exploatare în sectorul transportului rutier, care implică stabilirea neautonomă a unui element constitutiv al contraprestației serviciului și, prin urmare, al prețului contractual?
  - 2) Limitările privind principiile citate pot fi justificate, și în ce condiții, prin necesitatea protejării interesului public referitor la siguranța rutieră, iar acest obiectiv poate justifica stabilirea unor costuri minime de exploatare, potrivit dispozițiilor articolului 83 bis din Decretul-lege nr. 112/2008, cu modificările ulterioare?
  - 3) Stabilirea unor costuri minime de exploatare, în lumina celor menționate, poate fi încredințată acordurilor voluntare ale categoriilor de operatori în cauză și, în subsidiar, organismelor a căror compunere se caracterizează printr-o prezență semnificativă a reprezentanților operatorilor economici privați din domeniu, în absența unor criterii stabilite la nivel legislativ?”
- 25 Prin Decizia președintelui Curții din 14 mai 2013, cauzele C-184/13-C-187/13, C-194/13, C-195/13 și C-208/13 au fost conexate pentru buna desfășurare a procedurii scrise și orale, precum și în vederea pronunțării hotărârii.

### **Cu privire la întrebările preliminare**

- 26 Prin intermediul întrebărilor formulate, care trebuie analizate împreună, instanța de trimitere solicită, în esență, să se stabilească dacă articolul 101 TFUE coroborat cu articolul 4 alineatul (3) TUE, precum și articolele 49 TFUE, 56 TFUE și 96 TFUE trebuie interpretate în sensul că se opun unei reglementări naționale precum cea în discuție în litigiul principal, în temeiul căreia prețul serviciilor de transport rutier de mărfuri în numele unui terț nu poate fi inferior costurilor minime de exploatare, care sunt stabilite de un organism compus în principal din reprezentanți ai operatorilor economici interesați.
- 27 Cu titlu introductiv, este necesar să se precizeze că reglementarea națională în discuție în litigiul principal prevede că costurile minime de exploatare sunt stabilite, cu titlu principal, în cadrul unor acorduri voluntare de sector, încheiate de asociații profesionale ale transportatorilor și ale beneficiarilor, în subsidiar, în lipsa unor astfel de acorduri, de Osservatorio și, în caz de inacțiune a acestuia din urmă, direct de Ministerul Infrastructurilor și Transporturilor. În perioada cuprinsă între lunile noiembrie 2011 și august 2012, vizată de litigiile principale, costurile minime de exploatare au fost stabilite efectiv de Osservatorio.

### *Cu privire la dreptul Uniunii în materie de concurență*

- 28 Trebuie amintit că, astfel cum reiese dintr-o jurisprudență constantă a Curții, deși este adevărat că articolul 101 TFUE vizează numai comportamentul întreprinderilor și nu privește măsurile legislative sau administrative care emană de la statele membre, nu este mai puțin adevărat că acest articol coroborat cu articolul 4 alineatul (3) TUE, care instituie o obligație de cooperare între Uniunea Europeană și statele membre, impun acestora din urmă să nu adopte sau să nu mențină în vigoare măsuri, inclusiv de natură legislativă sau administrativ-normativă, care pot înlătura efectul util al



normelor de concurență aplicabile întreprinderilor (a se vedea Hotărârea Cipolla și alții, C-94/04 și C-202/04, EU:C:2006:758, punctul 46, precum și Hotărârea Sbarigia, C-393/08, EU:C:2010:388, punctul 31).

- 29 Există o încălcare a articolului 101 TFUE coroborat cu articolul 4 alineatul (3) TUE atunci când un stat membru fie impune ori favorizează încheierea de înțelegeri contrare articolului 101 TFUE sau întărește efectele unor astfel de înțelegeri, fie înlătură caracterul statal al propriei reglementări, delegând unor operatori privați responsabilitatea de a adopta decizii de intervenție de interes economic (a se vedea Hotărârea Centro Servizi Spediporto, C-96/94, EU:C:1995:308, punctul 21, Hotărârea Arduino, C-35/99, EU:C:2002:97, punctul 35, precum și Hotărârea Cipolla și alții, EU:C:2006:758, punctul 47).
- 30 În special, în Hotărârea Centro Servizi Spediporto (EU:C:1995:308), în care a fost sesizată cu o întrebare similară cu privire la legislația italiană în vigoare în acel moment prin care se institua un sistem de tarife obligatorii sub forma unui interval având o limită maximă și una minimă, Curtea a statuat, pe de o parte, că, atunci când o reglementare a unui stat membru prevede că tarifele pentru transportul rutier de mărfuri sunt aprobate și devin executorii prin acțiunea autorității publice, pe baza propunerilor unui comitet, dacă acesta este alcătuit dintr-o majoritate de reprezentanți ai autorităților publice alături de o minoritate de reprezentanți ai operatorilor economici interesați și trebuie să respecte în propunerile sale anumite criterii de interes public, stabilirea acestor tarife nu poate fi considerată drept o înțelegere între operatori economici privați impusă sau favorizată de autoritățile publice sau ale căror efecte au fost consolidate de acestea și, pe de altă parte, că autoritățile publice nu și-au delegat competențele unor operatori economici privați ținând seama, anterior aprobării propunerilor, de observațiile altor organisme publice și private sau chiar stabilind din oficiu tarifele.
- 31 În Hotărârea Librandi (C-38/97, EU:C:1998:454), Curtea a precizat că aceste constatări nu sunt repuse în discuție de împrejurarea că reprezentanții operatorilor economici nu mai sunt minoritari în cadrul acestui comitet, cu condiția ca tarifele să fie stabilite cu respectarea criteriilor de interes public definite de lege și ca autoritățile publice să nu își delege prerogativele către operatori economici privați ținând seama, anterior aprobării propunerilor, de observațiile celorlalte organisme publice și private sau chiar stabilind din oficiu tarifele.
- 32 În ceea ce privește, în primul rând, aspectul dacă reglementarea în discuție în litigiul principal permite să se constate existența unei înțelegeri între operatori economici privați, trebuie arătat că comitetul care a stabilit, în litigiile principale, costurile minime de exploatare, respectiv Osservatorio, este alcătuit în principal din reprezentanți ai asociațiilor profesionale ale transportatorilor și ale beneficiarilor. Astfel, la data faptelor din cauza principală, dintre cei zece membri ai Osservatorio aleși de președintele Consulta, opt reprezentau asociațiile transportatorilor și ale beneficiarilor, decretul de numire a acestor membri arătând în plus că ei sunt numiți „cu titlu reprezentativ” de către asociația sau de către întreprinderea căreia îi aparțin.
- 33 Pe de altă parte, deciziile Osservatorio se aprobă cu majoritatea voturilor membrilor, fără ca un reprezentant al statului să dispună de un drept de veto sau de un vot preponderent, de natură să echilibreze raporturile de forțe dintre administrație și sectorul privat, spre deosebire de situația în cauză în Hotărârea Reiff (C-185/91, EU:C:1993:886, punctul 22), în Hotărârea Delta Schiffahrts- und Speditionsgesellschaft (C-153/93, EU:C:1994:240, punctul 21), în Hotărârea Centro Servizi Spediporto (EU:C:1995:308, punctul 27) și în Hotărârea Librandi (EU:C:1998:454, punctul 35).
- 34 Tariful stabilit de o astfel de organizație profesională poate totuși să aibă un caracter statal, în special atunci când membrii acestei organizații sunt experți independenți de operatorii economici vizați și când sunt obligați prin lege să stabilească tarife luând în considerare nu numai interesele întreprinderilor sau ale asociațiilor de întreprinderi din sectorul care i-a desemnat, ci și interesul general și interesele întreprinderilor din celelalte sectoare sau pe cele ale utilizatorilor serviciilor respective (a se vedea în acest sens Hotărârea Reiff, EU:C:1993:886, punctele 17-19 și 24, Hotărârea

Delta Schiffahrts- und Speditionsgesellschaft, EU:C:1994:240, punctele 16-18 și 23, Hotărârea DIP și alții, C-140/94-C-142/94, EU:C:1995:330, punctele 18 și 19, Hotărârea Comisia/Italia, C-35/96, EU:C:1998:303, punctul 44, precum și Hotărârea Arduino, EU:C:2002:97, punctul 37).

- 35 Or, potrivit indicațiilor cuprinse în deciziile de trimitere, reglementarea națională care instituie Consulta și Osservatorio nu indică principiile directe care trebuie să li se conformeze aceste organe și nu cuprinde nicio dispoziție de natură să împiedice reprezentanții organizațiilor profesionale să acționeze în interesul exclusiv al profesiei.
- 36 În plus, în ceea ce privește dispozițiile naționale care instituie sistemul costurilor minime de exploatare și atribuie competența de stabilire a acestora către Osservatorio, trebuie arătat că este cert că articolul 83 bis alineatul 4 din Decretul-lege nr. 112/2008 modificat, pe de o parte, se referă la obiectivele de protecție a securității rutiere și la funcționarea adecvată a pieței transportului rutier de mărfuri în numele unui terț și, pe de altă parte, prevede că aceste costuri minime de exploatare trebuie să garanteze în orice caz respectarea parametrilor de securitate prevăzuți de lege.
- 37 Totuși, reglementarea în discuție în litigiul principal se limitează la o trimitere vagă la protecția securității rutiere și lasă, de altfel, membrilor Osservatorio o foarte largă marjă discreționară și de autonomie în determinarea costurilor minime de exploatare în interesul organizațiilor profesionale care i-au desemnat. Astfel, Comisia subliniază în această privință că, într-un proces-verbal al unei ședințe a Osservatorio, se menționează că, atunci când membrii săi s-au aflat în dezacord asupra domeniului de aplicare al costurilor minime de exploatare, unul dintre aceștia și-a exprimat opoziția în temeiul intereselor asociației profesionale pe care o reprezenta, iar nu în temeiul interesului public.
- 38 În aceste condiții, reglementarea națională în discuție în litigiul principal nu cuprinde nici modalități procedurale, nici prevederi de fond care să fie de natură să garanteze că Osservatorio se comportă, cu ocazia stabilirii costurilor minime de exploatare, în calitate de component al autorității publice care acționează în scopul interesului general.
- 39 În al doilea rând, în ceea ce privește aspectul dacă autoritățile publice și-au delegat competențele în materie de stabilire a tarifelor către operatori privați, trebuie arătat că articolul 83 bis alineatele 1, 2 și 4 bis din Decretul-lege nr. 112/2008 modificat se limitează să prevadă că Osservatorio „stabilește” diferitele tipuri de costuri vizate de reglementarea națională în discuție în litigiul principal. Reiese din dosarul prezentat Curții că autoritatea publică nu exercită nicio formă de control asupra aprecierilor Osservatorio privind criteriile de stabilire a costurilor minime de exploatare sau valoarea stabilită.
- 40 De asemenea, nu reiese că alte organe sau asociații publice ar fi consultate înainte ca aceste costuri să fie transpuse în decret și să devină obligatorii.
- 41 Din considerațiile care precedă rezultă că, având în vedere compunerea și modul de funcționare a Osservatorio, pe de o parte, și lipsa atât a criteriilor de interes public definite de lege într-un mod suficient de precis pentru a garanta că reprezentanții transportatorilor și ai beneficiarilor acționează efectiv cu respectarea interesului public general pe care legea o urmărește, cât și a controlului efectiv și a puterii de decizie în ultimă instanță din partea statului, pe de altă parte, Osservatorio trebuie considerat o asocieră de întreprinderi în sensul articolului 101 TFUE atunci când adoptă decizii de stabilire a costurilor minime de exploatare pentru transportul rutier, precum cele în discuție în litigiul principal.
- 42 În continuare, pentru ca normele de concurență ale Uniunii să se aplice în cazul reglementării în discuție în litigiul principal, în temeiul căreia costurile minime de exploatare stabilite de Osservatorio devin obligatorii, trebuie ca aceasta să fie de natură să restrângă concurența în cadrul pieței interne.

- 43 Trebuie să se constate, în această privință, că stabilirea unor costuri minime de exploatare, care au devenit obligatorii în temeiul unei reglementări naționale precum cea în discuție în litigiul principal, întrucât împiedică întreprinderile să stabilească tarife inferioare acestor costuri, echivalează cu stabilirea orizontală a unor tarife minime impuse.
- 44 În ceea ce privește atingerea adusă schimburilor intracomunitare, este suficient să se amintească faptul că o înțelegere care acoperă întregul teritoriu al unui stat membru are ca efect, prin însăși natura sa, consolidarea împărțirii piețelor la nivel național, împiedicând astfel întrepătrunderea economică urmărită prin Tratatul FUE (a se vedea Hotărârea Comisia/Italia, EU:C:1998:303, punctul 48, precum și Hotărârea Manfredi și alții, C-295/04-C-298/04, EU:C:2006:461, punctul 45).
- 45 Având în vedere considerațiile ce precedă, este necesar să se constate că stabilirea unor costuri minime de exploatare pentru transportul rutier, care au devenit obligatorii în temeiul unei reglementări naționale precum cea în discuție în litigiul principal, este de natură să restrângă concurența în cadrul pieței interne.
- 46 În cele din urmă, trebuie totuși să se arate că reglementarea în discuție în litigiul principal, care face obligatorie o decizie a unei asocieri de întreprinderi care are ca obiect sau efect restrângerea concurenței sau a libertății de acțiune a părților sau a uneia dintre ele, nu intră în mod necesar în sfera interdicției prevăzute la articolul 101 alineatul (1) TFUE coroborat cu articolul 4 alineatul (3) TUE.
- 47 Astfel, în scopul aplicării acestor dispoziții într-un caz concret, este necesar mai întâi să se țină cont de contextul global în care decizia asocierii de întreprinderi în cauză a fost adoptată sau își produce efectele și în special de obiectivele acesteia. Trebuie să se examineze în continuare dacă efectele de restrângere a concurenței care decurg din aceasta sunt inerente urmăririi obiectivelor menționate (a se vedea Hotărârea Wouters și alții, C-309/99, EU:C:2002:98, punctul 97, precum și Hotărârea Consiglio nazionale dei geologi și Autorità garante della concorrenza e del mercato, C-136/12, EU:C:2013:489, punctul 53).
- 48 În acest context, trebuie să se verifice dacă restricțiile astfel impuse prin normele în discuție în litigiul principal sunt limitate la ceea ce este necesar pentru a asigura punerea în aplicare a unor obiective legitime (a se vedea în acest sens Hotărârea Meca-Medina și Majcen/Comisia, C-519/04 P, EU:C:2006:492, punctul 47, precum și Hotărârea Consiglio nazionale dei geologi și Autorità garante della concorrenza e del mercato, EU:C:2013:489, punctul 54).
- 49 Totuși, fără a fi necesar să se examineze aspectul dacă jurisprudența citată la punctele 47 și 48 din prezenta hotărâre este aplicabilă în cazul unei reglementări naționale care prevede un acord orizontal privind prețurile, este suficient să se constate că reglementarea în discuție în litigiul principal nu poate, în orice caz, să fie justificată printr-un obiectiv legitim.
- 50 Potrivit articolului 83 bis alineatul 4 din Decretul-lege nr. 112/2008 modificat, stabilirea costurilor minime de exploatare urmărește în special protejarea securității rutiere.
- 51 Deși nu se poate exclude că protecția securității rutiere poate constitui un obiectiv legitim, stabilirea costurilor minime de exploatare nu este totuși de natură să îi garanteze, nici direct, nici indirect, realizarea.
- 52 În această privință, trebuie arătat că reglementarea în discuție în litigiul principal se limitează să vizeze în mod general protecția securității rutiere, fără a stabili vreo legătură între costurile minime de exploatare și întărirea securității rutiere.



- 53 Pe de altă parte, o reglementare națională nu este de natură să garanteze realizarea obiectivului invocat decât în cazul în care răspunde cu adevărat preocupării privind atingerea acestuia în mod coerent și sistematic (a se vedea Hotărârea Hartlauer, C-169/07, EU:C:2009:141, punctul 55, și Hotărârea Attanasio Group, C-384/08, EU:C:2010:133, punctul 51).
- 54 În această privință, trebuie arătat că deși „costul minim”, în sensul articolului 83 bis din Decretul-lege nr. 112/2008 modificat, este prezumat a reprezenta valoarea minimă, determinată obiectiv, sub care nu ar fi posibil să se îndeplinească obligațiile impuse de reglementarea în materie de protecție a securității rutiere, reglementarea în discuție în litigiul principal prevede totuși excepții. Astfel, în temeiul articolului 83 bis alineatul 4 quater din Decretul-lege nr. 112/2008 modificat, stabilirea prețului este lăsată la libera negociere a părților atunci când prestațiile de servicii de transport sunt efectuate în limita a 100 de kilometri pe zi. De asemenea, alineatul 16 al articolului menționat prevede posibilitatea de a deroga prin intermediul unor convenții sectoriale de la costul minim stabilit de Osservatorio.
- 55 În orice caz, măsurile menționate depășesc ceea ce este necesar. Pe de o parte, ele nu permit transportatorului să dovedească faptul că, deși oferă prețuri inferioare tarifelor minime stabilite, se conformează pe deplin dispozițiilor în vigoare în materie de securitate (a se vedea în acest sens Hotărârea din 2 aprilie 1998, Outokumpu, C-213/96, EU:C:1998:155, punctul 39, precum și Hotărârea din 13 decembrie 2005, Marks & Spencer, C-446/03, EU:C:2005:763, punctele 54-56).
- 56 Pe de altă parte, există numeroase reguli, inclusiv cele de drept al Uniunii, menționate la punctul 7 din prezenta hotărâre, care vizează în mod specific securitatea rutieră, care constituie măsuri mai eficace și mai puțin restrictive, precum normele Uniunii în materie de durată maximă a săptămânii de lucru, de pauze, de perioade de repaus, de muncă de noapte și de control tehnic al vehiculelor. Respectarea riguroasă a acestor norme poate asigura în mod efectiv nivelul de securitate rutieră adecvat.
- 57 În consecință, stabilirea unor costuri minime de exploatare nu poate fi justificată printr-un obiectiv legitim.
- 58 Rezultă din ansamblul considerațiilor care precedă că trebuie să se răspundă la întrebările adresate că articolul 101 TFUE coroborat cu articolul 4 alineatul (3) TUE trebuie interpretat în sensul că se opune unei reglementări naționale precum cea în discuție în litigiul principal, în temeiul căreia prețul serviciilor de transport rutier de mărfuri în numele unui terț nu poate fi inferior unor costuri minime de exploatare, care sunt stabilite de un organism compus în principal din reprezentanți ai operatorilor economici interesați.

*Cu privire la principiile liberei circulații și la politica de transporturi*

- 59 Având în vedere răspunsul dat mai sus, nu este necesar să se efectueze interpretarea articolelor 49 TFUE, 56 TFUE și 96 TFUE.

**Cu privire la cheltuielile de judecată**

- 60 Întrucât, în privința părților din litigiul principal, procedura are caracterul unui incident survenit la instanța de trimitere, este de competența acesteia să se pronunțe cu privire la cheltuielile de judecată. Cheltuielile efectuate pentru a prezenta observații Curții, altele decât cele ale părților menționate, nu pot face obiectul unei rambursări.

Pentru aceste motive, Curtea (Camera a cincea) declară:

**Articolul 101 TFUE coroborat cu articolul 4 alineatul (3) TUE trebuie interpretat în sensul că se opune unei reglementări naționale precum cea în discuție în litigiul principal, în temeiul căreia prețul serviciilor de transport rutier de mărfuri în numele unui terț nu poate fi inferior unor costuri minime de exploatare, care sunt stabilite de un organism compus în principal din reprezentanți ai operatorilor economici interesați.**

Semnături