



Zbierka súdnych rozhodnutí

NÁVRHY GENERÁLNEHO ADVOKÁTA
NILS WAHL
prednesené 3. júna 2015¹

Vec C-168/14

**Grupo Itevelesa SL,
Applus Iteuve Technology,
Certio ITV SL,
Asistencia Técnica Industrial SAE**
proti
**OCA Inspección Técnica de Vehículos SA,
Generalidad de Cataluña**
[návrh na začatie prejudiciálneho konania, ktorý podal
Tribunal Supremo (Španielsko)]

„Smernica 2006/123/ES — Služby na vnútornom trhu — Smernica 2009/40/ES —
Kontrola technického stavu motorových vozidiel — Pravidlá uplatniteľné na služby v oblasti dopravy —
Sloboda usadiť sa — Činnosť povolená súkromným subjektom — Výkon verejnej moci — Požiadavky
týkajúce sa zemepisnej polohy a podielu na trhu“

1. Dobre fungujúci vnútorný trh predpokladá dostačujúce možnosti dopravy, pre ktoré je zase najdôležitejšou prioritou bezpečnosť na cestách. Politika Európskej únie si totiž kladie za cieľ znížiť do roku 2050 počet smrteľných nehôd na nulu.²
2. Pravidelné kontroly technického stavu motorových vozidiel (ďalej len „technické kontroly vozidiel“ alebo „TKV“) majú za cieľ dosiahnuť bezpečnejšiu cestnú dopravu. V prejednávanej veci, ktorá sa okrem iného týka zlučiteľnosti niektorých katalánskych pravidiel súvisiacich s TKV s právom Únie, TKV vykonávajú súkromné subjekty, nie orgány verejnej správy. V tejto súvislosti Tribunal Supremo (Najvyšší súd, Španielsko) žiada o usmernenie v súvislosti s viacerými otázkami, a to a) s uplatniteľnosťou tzv. smernice o službách³, b) s pojmom „výkon verejnej moci“ a c) so zlučiteľnosťou katalánskeho systému udeľovania povolení na vykonávanie TKV s pravidlami Únie o voľnom pohybe.
3. Stručne povedané, zastávam názor, že členské štáty sú tie najpovolanejšie na to, aby určili, či sa má súkromným prevádzkovateľom povoliť vykonávanie TKV a *ako* túto činnosť regulovať, *za predpokladu*, že dodržia právo Únie. Na základe dôvodov uvedených nižšie sa však obávam, že v prejednávanej veci sa právo Únie plne nerešpektovalo.

1 — Jazyk prednesu: angličtina.

2 — Biela kniha Komisie z 28. marca 2011 [KOM(2011) 144 v konečnom znení], „Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje“, oddiel 2.5, bod 9.

3 — Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2006/123/ES z 12. decembra 2006 o službách na vnútornom trhu (Ú. v. EÚ L 376, s. 36).

I – Právny rámec

A – Právo Únie

1. Smernica o službách

4. V zmysle článku 2 ods. 1 smernice o službách („Rozsah pôsobnosti“) sa táto smernica vzťahuje na služby poskytované poskytovateľmi, ktorí sú usadení v členskom štáte, okrem výnimiek uvedených v článku 2 ods. 2. Uvedená smernica sa podľa článku 2 ods. 2 písm. d) nevzťahuje na „služby v oblasti dopravy..., ktoré patria do rozsahu pôsobnosti [hlavy VI ZFEÚ]“, a podľa článku 2 ods. 2 písm. i) ani na „činnosti, ktoré sú spojené s výkonom verejnej moci, ako je stanovené v článku [51 ZFEÚ]“.

5. Článok 3 ods. 3 smernice o službách („Vzťah k iným ustanoveniam práva Spoločenstva“) stanovuje, že členské štáty uplatňujú ustanovenia tejto smernice v súlade s pravidlami, ktoré sa týkajú práva usadiť sa a voľného pohybu služieb.

2. Smernica 2009/40⁴

6. Smernica 2009/40 bola prijatá na základe článku 71 ES (teraz článok 91 ZFEÚ) a zrušila smernicu 96/96⁵.

7. Článok 1 ods. 1 a článok 2 smernice 2009/40 (pod nadpisom „Všeobecné ustanovenia“) stanovujú, že motorové vozidlá registrované v členskom štáte sa musia podrobiť pravidelným kontrolám technického stavu vozidla v súlade s touto smernicou. Uvedené kontroly vykoná členský štát alebo verejný orgán poverený touto úlohou štátom, orgánmi alebo inštitúciami, ktoré štát určil a ktoré sú pod jeho priamou kontrolou, vrátane riadne oprávnených súkromných subjektov.

B – Španielske právo

8. V Katalánsku upravujú pravidelné TKV články 34 až 38 zákona č. 12/2008⁶. Podľa článku 35 uvedeného zákona patrí medzi povinnosti prevádzkovateľov staníc TKV okrem iného povinnosť vykonávať technické kontroly vozidiel a zabrániť používaniu vozidiel, ktoré majú pri prehliadke zistené bezpečnostné nedostatky vyvolávajúce bezprostredné nebezpečenstvo. Zatiaľ čo článok 36 uvedeného zákona stanovuje pre týchto prevádzkovateľov určité požiadavky, článok 37 sa týka ich povoľovania. Tieto požiadavky podrobnejšie upravujú dekréty č. 30/2010⁷ a 45/2010⁸ (ďalej len „napadnuté dekréty“).

4 — Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/40/ES zo 6. mája 2009 o kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel (prepracované znenie) (Ú. v. EÚ L 141, s. 12).

5 — Smernica Rady 96/96/ES z 20. decembra 1996 o aproximácii právnych predpisov členských štátov o kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel (Ú. v. ES L 46, 1997, s. 1; Mím. vyd. 07/002, s. 514).

6 — Ley 12/2008, de 31 de julio, de seguridad industrial, BOE č. 204 z 23. augusta 2008.

7 — Decreto 30/2010, de 2 de marzo, por el que se aprueba el reglamento de desarrollo de la Ley 12/2008, de 31 de julio, de seguridad industrial, DOGC č. 5582 z 8. marca 2010.

8 — Decreto 45/2010, de 30 de marzo, por el que se aprueba el Plan territorial de nuevas estaciones de inspección técnica de vehículos de Cataluña para el periodo 2010-2014, DOGC č. 5600 z 1. apríla 2010.

9. Konkrétne článok 73 dekrétu č. 30/2010 stanovuje, že stanice TKV musia rešpektovať územný plán. Článok 74 uvedeného dekrétu navyše vylučuje, aby mal povolený podnik (alebo skupina podnikov⁹) podiel na trhu viac ako 50 %¹⁰. Okrem toho článok 75 určuje minimálne prípustné vzdialenosti medzi stanicami TKV, na ktoré má povolenie ten istý podnik alebo skupina podnikov.¹¹

II – Skutkové okolnosti, konanie a prejudiciálne otázky

10. Dňa 5. mája 2010 OCA Inspección Técnica de Vehículos SA (ďalej len „OCA“), prevádzkovateľ stanice TKV, podal na Tribunal Superior de Justicia de Cataluña (Najvyšší súd, Katalánsko) žalobu, na základe ktorej požadoval súdne preskúmanie napadnutých dekrétov. Základným tvrdením OCA bolo a je, že podmienky súvisiace so systémom udeľovania povolení na vykonávanie TKV porušujú smernicu o službách a článok 49 ZFEÚ.

11. Štyria iní prevádzkovatelia stanice TKV, konkrétne Grupo Itevelesa SL (ďalej len „Itevelesa“), Applus Iteuve Technology (ďalej len „Applus“), Certio ITV SL (ďalej len „Certio“), Asistencia Técnica Industrial SAE (ďalej len „ATI“), ako aj Generalidad de Cataluña (vláda autonómnej oblasti) (ďalej len „Generalidad“) predložili podania na podporu zákonnosti napadnutých dekrétov.

12. Rozsudkom z 25. apríla 2012 Tribunal Superior de Justicia vyhovel žalobe podanej OCA s odôvodnením, že systém udeľovania povolení je nezlučiteľný so španielskou právnou úpravou, ktorou sa vykonáva smernica o službách. V dôsledku toho zrušil množstvo ustanovení dekrétu č. 30/2010 a dekrét č. 45/2010 zrušil v plnom rozsahu.

13. Generalidad sa voči tomuto rozsudku vnútroštátneho súdu neodvolala. Štyria ďalší prevádzkovatelia stanice TKV tak však urobili. Dňa 15. januára 2014 Generalidad požiadala vnútroštátny súd, aby jej v odvolacom konaní priznal postavenie odporcu. Tribunal Supremo tejto žiadosti vyhovel 20. januára 2014.

14. Po prvé, Tribunal Supremo si nie je istý výkladom pojmu „služby v oblasti dopravy“. Po druhé, uvedený súd žiada o usmernenie, či prevádzkovatelia staníc TKV vykonávajú činnosti, ktoré sa označujú za „verejnú moc“. Napokon vnútroštátny súd spochybňuje samotnú možnosť využívania systému udeľovania povolení na vykonávanie TKV a rovnako niektoré požiadavky v zmysle tohto systému, najmä tie, ktoré súvisia s minimálnou vzdialenosťou a s vlastníctvom podielu na trhu (ďalej len „napadnuté požiadavky“). Na základe pochybností o zlučiteľnosti napadnutých dekrétov s právom Únie rozhodol vnútroštátny súd o prerušení konania a položil nasledujúce prejudiciálne otázky:

- „1. Vylučuje článok 2 ods. 2 písm. [d)] [smernice o službách] z rozsahu pôsobnosti uvedenej smernice činnosti technickej kontroly vozidiel, ak tieto činnosti podľa vnútroštátnych predpisov vykonávajú súkromné obchodné spoločnosti pod dohľadom orgánov verejnej správy členského štátu?
2. Ak je odpoveď na predchádzajúcu otázku záporná (teda ak činnosti TKV v zásade patria do rozsahu pôsobnosti [smernice o službách]), môže sa uplatniť dôvod vylúčenia stanovený v článku 2 ods. 2 písm. i) uvedenej smernice vzhľadom na to, že súkromné subjekty, ktoré

9 — Podľa článku 36 písm. b) zákona č. 12/2008 sa pojem „podnik alebo skupina podnikov“ definuje na účely tohto zákona na inom mieste španielskych právnych predpisov. Vnútroštátny súd nepovažuje za potrebné predložiť Súdnemu dvoru definíciu tohto pojmu podľa vnútroštátneho práva.

10 — Prevádzkovateľov podiel na trhu sa určí v závislosti od počtu kontrolných zariadení povolených pre pevné stanice TKV, ktoré má každý prevádzkovateľ, vo vzťahu k celkovému počtu týchto zariadení jestvujúcich v Katalánsku (pozri článok 74 ods. 2 dekrétu č. 30/2010).

11 — Tieto minimálne vzdialenosti sú približne 4 km v obciach, ktoré majú viac ako 30 000 obyvateľov, 20 km na ostatnom území Katalánska, 10 km v prípade ich kombinácie. Pre stanice jestvujúce ku dňu nadobudnutia účinnosti dekrétu č. 45/2010 sa tieto vzdialenosti môžu skrátiť až o 20 %.

poskytujú službu, sú oprávnené prijať predbežné opatrenie, ktorým zakážu prevádzkovanie vozidiel, ktoré majú také bezpečnostné nedostatky, že ich prevádzkovanie by vyvolalo bezprostredné nebezpečenstvo?

3. Ak [smernica o službách] je uplatniteľná na činnosti TKV, dovoľuje jej výklad v spojení s článkom 2 [smernice 2009/40] (alebo obdobným ustanovením predchádzajúcej smernice 96/96/ES) v každom prípade podmieniť tieto činnosti predchádzajúcim vydaním administratívneho povolenia? Majú na odpoveď vplyv konštatovania obsiahnuté v bode 26 rozsudku [Súdneho dvora] vo veci [Komisia/Portugalsko, C-438/08, EU:C:2009:651]?
4. Je vnútroštátna právna úprava, ktorá podmieňuje počet povolení na zariadenie TKV obsahom územného plánu, v ktorom sú na odôvodnenie množstevného obmedzenia uvedené dôvody spočívajúce v zaručení primeraného územného pokrytia, zabezpečení kvality služby a podpore hospodárskej súťaže medzi hospodárskymi subjektmi a na tento účel zahrnuté prvky hospodárskeho plánovania, zlučiteľná s článkami 10 a 14 [smernice o službách], prípadne ak by uvedená smernica nebola uplatniteľná, s článkom 43 Zmluvy o ES (teraz článok 49 ZFEÚ)?“

15. Listom z 28. januára 2015 požiadal Súdny dvor v zmysle článku 101 rokovacieho poriadku vnútroštátny súd o vysvetlenie niektorých otázok týkajúcich sa platného vnútroštátneho právneho rámca, a to najneskôr do 24. februára 2015. Tribunal Supremo poskytol Súdnemu dvoru požadované informácie listom z 23. februára 2015.

16. Písomné vyjadrenia podali OCA, Itevelesa, Applus, Certio, ATI, Generalidad, španielska a švédka vláda, ako aj Komisia. Na pojednávaní, ktoré sa konalo 19. marca 2015, sa ústne vyjadrili OCA, Itevelesa, Applus, Certio, ATI, Generalidad, španielska, írsky a švédka vláda, ako aj Komisia.

III – Analýza

A – Prvá otázka: uplatniteľnosť smernice o službách

17. Prvú otázku označuje Tribunal Supremo za „kľúčovú“. Tribunal Supremo sa v podstate pýta, či TKV predstavuje „službu v oblasti dopravy“. Na pripomenutie, článok 2 ods. 2 písm. d) smernice o službách vylučuje zo svojej pôsobnosti také služby, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti (terajšej) hlavy VI ZFEÚ. Odráža to pravidlo zakotvené v článku 58 ods. 1 ZFEÚ.¹²

18. Ako uvidíme, táto otázka v skutočnosti nie je podstatnou na vyriešenie sporu vo veci samej. Vzhľadom na jej potenciálny význam pre budúce veci sa ňou však budem zaoberať v plnom rozsahu.

19. Hneď na úvod, treba mať na pamäti, že podľa Zmlúv sa uplatňovanie zásad slobody poskytovania služieb musí vzhľadom na osobitnú povahu dopravy vykonávať uskutočňovaním spoločnej dopravnej politiky.¹³ Vôbec však nejde o odchylenie sa od základných pravidiel voľného pohybu, keď je cieľom pravidiel týkajúcich sa spoločnej dopravnej politiky vykonávať a dopĺňať pravidlá o slobode poskytovania služieb prostredníctvom spoločných opatrení.¹⁴

20. Hlava VI ZFEÚ neposkytuje definíciu, čo predstavuje službu v oblasti dopravy. Ak všeobecná definícia v primárnom práve chýba, v sekundárnych právnych predpisoch prijatých podľa hlavy VI ZFEÚ možno nájsť osobitné definície služieb, ktoré patria do pôsobnosti týchto právnych predpisov.

12 — Podľa článku 3 ods. 3 smernice o službách, ktorý zakotvuje zásadu, že pramene sekundárneho práva sa majú vykladať v súlade s prameňmi primárneho práva (pozri v tomto zmysle rozsudok *Ordre des barreaux francophones et germanophone a i.*, C-305/05, EU:C:2007:383, bod 28), sa článok 2 ods. 2 písm. d) musí vykladať v súlade s článkom 58 ods. 1 ZFEÚ.

13 — Pozri rozsudok *Yellow Cab Verkehrsbetriebe* (C-338/09, EU:C:2010:814, bod 30).

14 — Pozri rozsudok *Komisia/Francúzsko* (C-167/73, EU:C:1974:35, bod 25).

21. Aby som sa dostal k prejednávanej otázke, hoci smernica 96/96 harmonizuje pravidlá týkajúce sa kontrol technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, „neobsahuje nijaké ustanovenie týkajúce sa pravidiel *prístupu* k činnosti technickej kontroly vozidiel“¹⁵. To platí aj pre smernicu 2009/40. Inými slovami, oprávnenie stať sa prevádzkovateľom stanice TKV, na rozdiel od hmotnoprávných pravidiel, ktoré sa uplatňujú na samotné kontroly, smernica 2009/40 neharmonizuje. *A fortiori* neharmonizuje ani poskytovanie služieb ponúkaných v rámci tejto činnosti. Preto ak sa má TKV označovať ako „služba v oblasti dopravy“ podľa článku 58 ods. 1 ZFEÚ, dospejeme k záveru, že právo Únie v súčasnosti nezabezpečuje slobodu poskytovania služieb TKV.¹⁶

22. V dôsledku toho by sa mala myšlienka, čo predstavuje „službu v oblasti dopravy“, interpretovať opatrne. Platí to najmä v prípade služieb, ktoré sú len vedľajšie, pomocné alebo dokonca iba okrajovo spojené s dopravou. Znamená to však, že sa má jednoznačne prijať reštriktívny výklad tohto pojmu? Táto otázka má veľký význam. Povedal by som, že vzhľadom na skutočnosť, že pravidlá týkajúce sa spoločnej dopravnej politiky *vykonávajú a dopĺňajú* pravidlá týkajúce sa slobody poskytovania služieb (pozri bod 19 vyššie), bolo by problematické zájsť tak ďaleko, aby sa hlava VI ZFEÚ, a to aj vzhľadom na článok 58 ods. 1 ZFEÚ, vykladala ako „výnimka“ z pravidiel o slobode pohybu, ktoré sa takisto musia vykladať reštriktívne.¹⁷

23. Väčšina účastníkov konania, ktorí podali pripomienky, tvrdí, že služba TKV podporuje bezpečnosť dopravy, teda oblasť politiky výslovne uvedenú v článku 91 ods. 1 písm. c) ZFEÚ. Títo účastníci konania sa odvolávajú na skutočnosť, že smernice 96/96, 2009/40 a 2014/45¹⁸ boli prijaté na základe článku 71 ES (alebo jeho nástupcu). Prax normotvorcu Únie teda údajne naznačuje, že služba TKV predstavuje službu v oblasti dopravy.

24. Hoci na týchto tvrdeniach niečo môže byť, pri všetkej úcte by som poukázal na to, že po prvé, argumentácia vychádzajúca z právneho základu smernice nemôže byť rozhodujúca, pokiaľ táto smernica harmonizuje iba *obsah* dotknutej služby, ale nie jej skutočné poskytovanie (*prístup*). Po druhé, dôvody na prijatie legislatívnych opatrení podľa hlavy VI ZFEÚ nie sú vždy jasné či koherentné. Na ilustráciu, zatiaľ čo pravidlá o čase jazdy a dĺžke odpočinku boli prijaté na základe článku 71 ES¹⁹, v prípade pravidiel o preprave zvierat to tak nie je²⁰. Oboje však nepochybne zahŕňajú dopravu. V tejto súvislosti sa domnievam, že právny základ právneho predpisu Únie nemôže byť jediným rozhodujúcim faktorom toho, čo predstavuje dopravnú službu.²¹

15 — Pozri rozsudok Komisia/Portugalsko (C-438/08, EU:C:2009:651, bod 26). Kurzívou zvýraznil generálny advokát.

16 — Pozri *mutatis mutandis* rozsudok Yellow Cab Verkehrsbetriebe (C-338/09, EU:C:2010:814, body 31 a 32).

17 — Zdá sa, že generálna advokátka Sharpston v návrhoch, ktoré predniesla vo veci Komisia/Grécko (C-251/04, EU:C:2006:565, body 28 a 29), prijala názor, že pojem „služby v oblasti dopravy“ by sa mal vykladať reštriktívne. Pre ucelenejší prístup pozri návrhy, ktoré predniesol generálny advokát Cruz Villalón vo veci Yellow Cab Verkehrsbetriebe (C-338/09, EU:C:2010:568, poznámka pod čiarou 10). V prípade ďalších pochybností pozri BARNARD, C.: Unravelling the Services Directive. 45 C.M.L.Rev., [2008] 2, s. 341.

18 — Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/45/EÚ z 3. apríla 2014 o pravidelnej kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a o zrušení smernice 2009/40/ES (Ú. v. EÚ L 127, s. 51).

19 — Pozri nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 z 15. marca 2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy, ktorým sa menia a dopĺňajú nariadenia Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a zrušuje nariadenie Rady (EHS) č. 3820/85 (Ú. v. EÚ L 102, s. 1).

20 — Pozri nariadenie Rady (ES) č. 1/2005 z 22. decembra 2004 o ochrane zvierat počas prepravy a s ňou súvisiacich činností a o zmene a doplnení smerníc 64/432/EHS a 93/119/ES a nariadenia (ES) č. 1255/97 (Ú. v. EÚ L 3, s. 1). Toto nariadenie bolo prijaté podľa článku 37 ES.

21 — V tejto súvislosti by som pripomenul, že normotvorca Únie má široký priestor na voľnú úvahu, pokiaľ ide o prijatie vhodných spoločných pravidiel v oblasti dopravy. Rozhodlo sa, že pracovný čas dopravcov patrí do tohto priestoru – pozri rozsudok Španielsko a Fínsko/Parlament a Rada (C-184/02 a C-223/02, EU:C:2004:497, body 29 a 30, 33 až 36 a 39 až 41).

25. Služba TKV údajne nepredstavuje skutočnú dopravnú službu, ale službu, ktorá je k nej v postavení pomocnej alebo sekundárnej služby. Práve pomocná povaha voči skutočnej doprave vyvoláva nejasnosti, pokiaľ ide o postavenie takýchto služieb. Na ilustráciu, vo veci Bowden a i.²² Súdny dvor rozhodol, že administratívni zamestnanci, ktorí pracujú v rámci služby dopravy balíkov, patria do odvetvia cestnej dopravy, na ktoré sa nevzťahuje smernica upravujúca pracovný čas. Vzhľadom na osobitnú povahu tejto veci, ktorá sa týkala sporu súvisiaceho s pracovným právom, si však nemyslím, že výkladom tohto rozsudku sa treba zaoberať hlbšie.

26. Článok 58 ods. 1 ZFEÚ odkazuje na „služby v oblasti dopravy,“ čo sa mi zdá rozsahom svojej pôsobnosti širšie než „dopravné služby.“ Tie by zahŕňali skôr, aspoň do určitej miery, služby, ktoré sú vo vzťahu k doprave pomocné alebo sekundárne.

27. Niektoré odôvodnenia smernice o službách túto otázku objasňujú. Na jednej strane to je odôvodnenie 21, ktoré vymedzuje trochu užší pojem „dopravné služby“ a stanovuje, že tieto služby „zahŕňajú mestskú dopravu, taxi službu a službu rýchlej zdravotníckej pomoci, ako aj prístavné služby“ a „mali by byť vyňaté z rozsahu pôsobnosti [smernice o službách]“. Na strane druhej odôvodnenie 33 výslovne uvádza, že „služby, na ktoré sa vzťahuje táto smernica, zahŕňajú široké spektrum činností podliehajúcich neustálej zmene vrátane podnikových služieb ako je... *prenájom dopravných prostriedkov a cestovné kancelárie*“²³.

28. Vzhľadom na tieto ustanovenia a na chýbajúcu jasnú definíciu v právnych textoch sa domnievam, že „služby v oblasti dopravy“ musia pozostávať alebo musia byť neodmysliteľne spojené s fyzickým aktom presunu osôb alebo tovaru z jedného miesta na druhé, a to prostredníctvom vozidla, lietadla alebo vodného plavidla. Ak dotknutá služba nezahŕňa predovšetkým skutočnú dopravu, potom samotná skutočnosť, že táto služba môže byť určitým spôsobom spojená s dopravou, sama osebe neznamená, že by tak mala označovať. Takéto označenie by viedlo k riziku, že článku 2 ods. 2 písm. d) smernice o službách by sa priznal príliš široký rozsah pôsobnosti a uvedenú smernicu by to pozbavilo jej účelu. Ako príklad uvediem to, čo je možno zrejmé, a to že služby všeobecnej spotreby, zvyčajne umiestnené na rušnej hlavnej železničnej stanici, akými sú oprava obuvi a kľúčov, až na svoje umiestnenie nie sú spojené s dopravou.

29. Takýto úsudok by sa však nemal chápať ako vyjadrenie v prospech reštriktívneho výkladu pojmu „služby v oblasti dopravy“. V skutočnosti, ak vychádzame zo znenia článku 91 ods. 1 ZFEÚ, službu, ktorá nezahŕňa samotnú dopravu, možno na základe určitých okolností zaradiť do oblasti dopravy, a to z dôvodu, že je pre dopravu nevyhnutná. Bezpečnosť dopravy sa zdá práve takouto okolnosťou, pričom jej cieľ je zlepšiť dopravu pre všetkých.

30. Na základe dôvodov, ktoré uvádzam nižšie, ma to privádza k záveru, že služba TKV predstavuje službu v oblasti dopravy.

31. Je totiž možno pravda, že TKV nezahŕňa skutočnú dopravu, ale iba službu, ktorá je vo vzťahu ku skutočnej doprave doplnkovou alebo nepriamou službou. Ak však kontrola technického stavu preukáže, že vozidlo má nebezpečné nedostatky, môže byť právne nemožné užívať dané vozidlo na dopravné účely.²⁴ Inými slovami, služba TKV sa zdá *nevyhnutným predpokladom* pre dopravu. Okrem toho služba TKV sama osebe prispieva k bezpečnejšej doprave v prospech všetkých cestujúcich. Je teda

22 — Rozsudok zo 4. októbra 2001, C-133/00, EU:C:2001:514, body 38 až 40.

23 — Kurzívou zvýraznil generálny advokát. Pri spracovaní tejto otázky Príručka Komisie o vykonávaní smernice o službách (2007), s. 11, uvádza, že „vylúčenie dopravných služieb sa netýka služieb, ktoré nie sú dopravnými službami samými osebe, ako sú napríklad služby školskej dopravy, sťahovacie služby, služby požičiavania automobilov, pohrebné služby alebo služby leteckej fotografie. Netýka sa ani obchodných činností v prístavoch alebo na letiskách, ako napríklad obchodov a reštaurácií“.

24 — Návrh na začatie prejudiciálneho konania uvádza, že prevádzkovanie vozidla možno zakázať, ak má bezpečnostné nedostatky [v tejto súvislosti pozri článok 7 ods. 2 písm. c) a článok 9 ods. 3 smernice 2014/45].

neodmysliteľne spojená s dopravou. Naopak, ak využijeme príklad služieb prenájmu dopravných prostriedkov, ktoré sú vo vzťahu k doprave pravdepodobne tiež doplnkové, zmluva o prenájme nie je sama osebe nevyhnutným predpokladom pre dopravu, ale je to len právna metóda (okrem iného) zaobstarania si dopravného prostriedku.

32. Vzhľadom na toto stanovisko nezáleží na tom, že službu TKV prirovnať aj k osvedčovaniu či službám technického monitorovania a/alebo testovania, na ktoré sa v zásade vzťahuje smernica o službách.²⁵ V skutočnosti nič nebráni tomu, aby určitá služba na jednej strane zahŕňala osvedčovanie, technické monitorovanie a/alebo testovanie a aby na druhej strane bola „službou v oblasti dopravy“. V takejto zmiešanej situácii by táto služba bola naďalej vylúčená z pôsobnosti smernice o službách, keďže podľa môjho názoru má článok 2 ods. 2 písm. d) smernice o službách (a článok 58 ods. 1 ZFEÚ) prednosť pred článkom 2 ods. 1.

33. Na základe uvedeného zastávam názor, že poskytovanie služieb TKV patrí do pôsobnosti hlavy VI ZFEÚ. V dôsledku toho sa neuplatní ani sloboda poskytovania služieb (článok 58 ods. 1 ZFEÚ), ani smernica o službách [článok 2 ods. 2 písm. d) tejto smernice]. Okrem toho, keďže smernica 2009/40 neharmonizuje poskytovanie služieb TKV, nemôže ani spochybníť prejednávané katalánske pravidlá.

34. Aby sa však Tribunal Supremo poskytla užitočná odpoveď, ktorá mu umožní rozhodnúť ním prejednávaný spor, treba ísť nad rámec znenia prvej otázky. Skutočnosť, že sloboda poskytovania služieb nie je podľa článku 58 ods. 1 ZFEÚ uplatniteľná, nevyklučuje uplatnenie článku 49 ZFEÚ, ktorý sa týka slobody usadiť sa. Toto ustanovenie sa uplatňuje priamo na dopravu.²⁶ Veľavravné je, že vnútroštátny súd spomína článok 49 ZFEÚ v znení štvrtej otázky.

35. Keďže prevádzkovanie staníc TKV patrí do pojmu „usadiť sa“²⁷, Súdny dvor by mal na prvú otázku odpovedať v tom zmysle, že tieto činnosti patria do pôsobnosti článku 49 ZFEÚ.

36. Napokon, keďže Applus a ATI vzniesli námietku prípustnosti, malo by byť zrejmé, že riešenie, ktoré navrhujem – teda pri odpovedi na položené otázky vychádzať skôr zo slobody usadiť sa než zo smernice o službách –, nemá vplyv na právomoc Súdneho dvora. Samozrejme, Súdny dvor nemôže odpovedať na návrhy na začatie prejudiciálneho konania, ktoré sa týkajú výkladu ustanovení *primárneho* práva o voľnom pohybe osôb v prípadoch, keď sa všetky relevantné skutočnosti obmedzujú iba na územie jedného členského štátu.²⁸ V určitých prípadoch však nie je možné vylúčiť cezhraničné účinky napadnutého vnútroštátneho právneho predpisu.²⁹ Platí to najmä v prípade právnej úpravy, ktorá zavádza systém udeľovania povolení, čím obmedzuje počet hospodárskych subjektov, a v súvislosti s tým stanovuje požiadavky, napríklad čo sa týka zemepisnej vzdialenosti. Takéto prípady sa zvyčajne posudzujú z vecného hľadiska,³⁰ pričom najpresvedčivejším dôvodom je, že dotknutá právna úprava bola v skutočnosti schopná vyvolať cezhraničné účinky – prinajmenšom to nebolo možné vylúčiť. Keďže prejednávaný katalánsky systém toho je schopný, zastávam názor, že právomoc Súdneho dvora zaoberať sa podstatou prejudiciálnych otázok nie je dotknutá.

25 — Pozri najmä odôvodnenie 33 a článok 25 ods. 1 písm. b) smernice o službách.

26 — V tomto zmysle pozri rozsudok Yellow Cab Verkehrsbetrieb (C-338/09, EU:C:2010:814, bod 33). Okrem toho pozri rozsudok Ottica New Line di Accardi Vincenzo (C-539/11, EU:C:2013:591, body 17 až 23).

27 — Porovnaj rozsudok Attanasio Group (C-384/08, EU:C:2010:133, bod 36).

28 — Pozri rozsudok Airport Shuttle Express (C-162/12 a C-163/12, EU:C:2014:74, body 41 až 43 a citovanú judikatúru).

29 — Pozri návrhy, ktoré som predniesol vo veci Venturini (C-159/12 až C-161/12, EU:C:2013:529, bod 33).

30 — Pozri rozsudky Attanasio Group (C-384/08, EU:C:2010:133, bod 24), Blanco Pérez a Chao Gómez (C-570/07 a C-571/07, EU:C:2010:300, body 39 a 40), Venturini (C-159/12 až C-161/12, EU:C:2013:791, bod 26) a Susisalo a i. (C-84/11, EU:C:2012:374, body 18 až 22).

B – *Druhá otázka: vyňatie „verejnej moci“*

37. Druhá otázka skúma známu problematiku, ktorá sa týka vyňatia činností považovaných za výkon verejnej moci z pravidiel voľného pohybu. Táto otázka je sformulovaná za predpokladu, že smernica o službách sa na prejednávajúcu vec vzťahuje. S ohľadom na moju odpoveď na prvú otázku a zároveň s cieľom poskytnúť užitočnú odpoveď sa však domnievam, že Súdny dvor by sa mal touto otázkou zaoberať z hľadiska článku 51 ods. 1 ZFEÚ, pretože toto ustanovenie je relevantné aj pre slobodu usadiť sa.

38. Vnútroštátny súd si v podstate želá vedieť, či skutočnosť, že prevádzkovatelia stanice TKV sú oprávnení nariadiť zákaz prevádzkovania vozidla, ktoré na základe neúspešnej technickej kontroly predstavuje bezprostredné nebezpečenstvo, znamená, že vykonávajú verejnú moc v zmysle článku 51 ods. 1 ZFEÚ.

39. Odpoveď na túto otázku by mala byť jednoznačne záporná.

40. Malo by sa po prvé pripomenúť, že článok 51 ZFEÚ sa ako odchýlka od slobody usadiť sa musí vykladať striktné.³¹ Po druhé táto výnimka sa obmedzuje len na činnosti, ktoré samy osebe priamo a osobitne súvisia s výkonom verejnej moci.³² Po tretie Súdny dvor zostáva skeptický voči tvrdeniam, že skutočná verejná moc sa preniesla na súkromné osvedčujúce subjekty s tým účinkom, že sa na ne vzťahuje článok 51 ZFEÚ.³³

41. Vskutku je nepochybné, že rozhodnutia o osvedčení, ktoré v podstate iba zaznamenávajú výsledky technickej kontroly, nepatria do pôsobnosti výnimky uvedenej v článku 51 ZFEÚ. Rovnako sa pomocná a prípravná úloha prislúchajúca súkromným orgánom nemôže považovať za priamo a osobitne súvisiacu s výkonom verejnej moci v zmysle tohto ustanovenia.³⁴

42. Na ilustráciu v kontexte konania vo veci porušenia právnych predpisov, ktoré sa viedlo proti Portugalsku z dôvodu nesplnenia si povinností podľa smernice 96/96, sa kontroly na súkromných staniciach TKV vykonávali vo dvoch fázach. V prvej fáze prevádzkovateľ vykonával technickú kontrolu vozidla. V druhej fáze prevádzkovateľ dané vozidlo osvedčil alebo to odmietol urobiť. Zatiaľ čo Súdny dvor neprijal názor, že prvá fáza predstavovala výkon verejnej moci, nevyhlásil to vo vzťahu k druhej fáze, pretože prevádzkovateľ vyvodil právne dôsledky z technických zistení. Vzhľadom na skutočnosť, že prevádzkovatelia stanice TKV (i) nedisponovali rozhodovacou nezávislosťou, (ii) pôsobili pod štátnym dohľadom, ako sa stanovuje v článku 2 smernice 96/96, a (iii) nedisponovali žiadnou donucovacou právomocou (ktorá ostala v právomoci orgánov poverených uplatňovaním práva), sa však článok 45 ES na túto činnosť neuplatnil.³⁵

43. Všetci, Applus, ATI, Certio a Itevelesa, odlišujú prejednávajúcu vec od veci Komisia/Portugalsko alebo tvrdia, že prejednávajúce katalánske pravidlá sú s týmto rozsudkom zlučiteľné.

44. Podľa mňa neexistuje žiadny právne relevantný rozdiel medzi prejednávajúcou vecou a vecou Komisia/Portugalsko. Tvrdenie, že prevádzkovatelia staníc TKV nemajú len predbežné postavenie alebo že verejná správa nedohliada na ich činnosti „aktívne“, nie je presvedčivé. Článok 2 smernice 96/96, ako aj smernice 2009/40 (rovnako ako článok 4 ods. 2 smernice 2014/45) predsa výslovne uvádzajú, že ak sa členské štáty rozhodnú liberalizovať činnosti TKV, súkromní prevádzkovatelia

31 — Pozri v tomto zmysle rozsudok *Servizi Ausiliari Dottori Commercialisti* (C-451/03, EU:C:2006:208, bod 45 a citovanú judikatúru).

32 — Pozri v tomto zmysle rozsudok *Peñarroja Fa* (C-372/09 a C-373/09, EU:C:2011:156, bod 42 a citovanú judikatúru).

33 — Pozri okrem iného rozsudky *Komisia/Rakúsko* (C-393/05, EU:C:2007:722), *Komisia/Nemecko* (C-404/05, EU:C:2007:723) a *Soa Nazionale Costruttori* (C-327/12, EU:C:2013:827).

34 — Pozri rozsudok *Soa Nazionale Costruttori* (C-327/12, EU:C:2013:827, bod 53 a citovanú judikatúru).

35 — Pozri v tomto zmysle rozsudok *Komisia/Portugalsko* (C-438/08, EU:C:2009:651, body 38 až 45).

stanice TKV sú „pod priamou kontrolou štátu“.³⁶ Smernica 2009/40 je trochu stručná, pokiaľ ide o vymedzenie rozsahu tejto kontroly.³⁷ Niektoré jej ustanovenia sa však vo svojej podstate zakladajú na myšlienke dohľadu.³⁸ Skutočnosť, že prevádzkovatelia stanice TKV môžu uzavrieť poistenie alebo prijať programy interného auditu, teda neznamená, že konajú nezávisle od štátneho dohľadu v zmysle tohto rozsudku.

45. Táto otázka bola v každom prípade objasnená na základe informácií, ktoré Súdny dvor poskytol Tribunal Supremo. Z tejto odpovede teda vyplýva *po prvé*, že majiteľ vozidla, ktorému sa zakázalo prevádzkovať ho, môže nakoniec podať sťažnosť technickému audítovi, teda verejnému činiteľovi poverenému vykonávaním dohľadu nad stanicami TKV, ktorý môže toto nariadenie zrušiť. *Po druhé* podľa príslušných vnútroštátnych predpisov sa rozhodnutie o nariadení zákazu prevádzkovania vozidla môže vydať iba „v situáciách stanovených platnými právnymi predpismi, a to v súlade s pokynmi a protokolmi, ktoré schváli“ príslušný orgán.³⁹ Platná príručka na kontrolu vozidiel využíva imperatívny spôsob, ktorý ponecháva len malý priestor na uplatnenie voľnej úvahy zo strany prevádzkovateľov staníc TKV.⁴⁰ *Po tretie* Tribunal Supremo nepochybne objasnil, že hoci stanice TKV môžu nariadiť zákaz prevádzkovania vozidla z bezpečnostných dôvodov, vykonávanie tohto nariadenia je záležitosťou katalánskej vlády alebo polície, na čo stanice TKV nie sú oprávnené.

46. Na základe uvedeného a vzhľadom na reštriktívny výklad článku 51 ZFEÚ môžem bez výčitiek svedomia súhlasiť s Generalidad a Komisiou, že prevádzkovanie staníc TKV nezahŕňa výkon verejnej moci. Navrhujem preto, aby Súdny dvor na druhú otázku odpovedal v tom zmysle, že možnosť súkromných prevádzkovateľov staníc TKV nariadiť zákaz prevádzkovania vozidiel, ktoré majú také bezpečnostné nedostatky, že ich prevádzkovanie by vyvolalo bezprostredné nebezpečenstvo, nepredstavuje výkon verejnej moci v zmysle článku 51 ZFEÚ v prípadoch, keď vnútroštátne právo vyžaduje uloženie takéhoto nariadenia v dôsledku technickej kontroly, a v každom prípade ak je uplatnenie donucovacích opatrení na odstránenie vozidla vyhradené orgánom povereným uplatňovaním práva.

C – Tretia a štvrtá otázka: systém udeľovania povolení a podmienky s ním spojené

47. Tretou otázkou sa Tribunal Supremo v podstate pýta, či je so smernicou o službách v spojení s článkom 2 smernice 2009/40 zlučiteľné, aby členské štáty využívali systém udeľovania administratívnych povolení na reguláciu výkonu služieb TKV. Táto otázka bola položená vzhľadom na to, že vo veci Komisia/Portugalsko⁴¹ Súdny dvor rozhodol, že prístup k činnosti technickej kontroly vozidiel smernica 96/96 neharmonizuje.

36 — Podľa odôvodnenia 15 smernice 2014/45 „kontroly technického stavu sú zvrchovanou činnosťou, a preto by ich mali vykonávať členské štáty alebo verejné orgány alebo súkromné subjekty poverené vykonávať takúto kontrolu pod ich dozorom. Členské štáty by v každom prípade mali naďalej zodpovedať za kontrolu technického stavu, a to aj vtedy, keď vnútroštátny systém umožňuje súkromným subjektom vrátane tých, ktoré vykonávajú aj opravy vozidiel, vykonávať kontroly technického stavu“ (kurzívou zvýraznil generálny advokát).

37 — Na rozdiel od smernice 2014/45; pozri najmä článok 14 („Dozor nad stanicami technickej kontroly“), ako aj prílohu V tejto smernice.

38 — Napríklad články 4 a 5 („Výnimky“) a najmä článok 3 ods. 1, ktorý znie: „Členské štáty prijímajú také opatrenia, aké považujú za nevyhnutné ako dôkaz, že sa vozidlo podrobilo kontrolám technického stavu vozidla, ktoré zodpovedajú aspoň ustanoveniam tejto smernice.“

39 — Odkazujem najmä na článok 79 ods. 1 písm. c) dekrétu č. 30/2010, ktorý OCA citoval vo svojich vyjadreniach. Tribunal Supremo vo svojej odpovedi na žiadosť Súdneho dvora o vysvetlenie uvádza, že miestny orgán, na ktorý uvedené ustanovenie odkazuje (Agencia Catalana de Seguridad Industrial), nikdy nevznikol, a preto nevydal žiadne pokyny. Vnútroštátny súd sa však odvoláva na príručku uvedenú v nasledujúcej poznámke pod čiarou, ktorú vydala španielska ústredná štátna správa.

40 — Pozri *Manual de procedimiento de inspección de las estaciones I.T.V.*, január 2012, s. 11, ktorá uvádza, že „v prípade, ak sa technickou kontrolou vozidla zistilo, že vozidlo je nespôsobilé na prevádzku, a dané vozidlo vykazuje také nedostatky, v dôsledku ktorých by prevádzka tohto vozidla ohrozila cestujúcich alebo iných účastníkov cestnej premávky, stanica TKV označí tieto nedostatky za veľmi závažné (VZN) a kontrolu za neúspešnú“ (kurzívou zvýraznil generálny advokát).

41 — C-438/08, EU:C:2009:651, bod 26.

48. Štvrtou otázkou sa vnútroštátny súd konkrétne pýta, či je vnútroštátna právna úprava, ktorá stanovuje určité požiadavky na minimálnu vzdialenosť a trhovú silu z dôvodov spočívajúcich v zaručení primeraného územného pokrytia, vo zvýšení kvality služby a v podpore hospodárskej súťaže medzi hospodárskymi subjektmi, zlučiteľná s článkami 10 a 14 smernice o službách, prípadne s článkom 49 ZFEÚ. Takéto požiadavky obmedzujú počet dostupných povolení a držiteľom povolení, ako sa potvrdilo na pojednávaní, *de facto* poskytujú územnú ochranu.

49. Keďže sú tieto otázky vzájomne prepojené, poskytnem na ne spoločnú odpoveď. Z dôvodu uvedeného v bode 37 vyššie budem obe otázky posudzovať z hľadiska slobody usadiť sa.

1. Samotný systém udeľovania povolení

50. Niet pochyb, že členské štáty môžu pri regulácii činností TKV využívať systém udeľovania administratívnych povolení.

51. Ako sa už spomenulo, Súdny dvor rozhodol, že smernica 96/96 prístup k tejto činnosti neupravuje. Nezmenilo sa to ani prijatím smernice 2009/40. Keďže prístup k činnostiam TKV ani bezpečnosť na cestách vo všeobecnosti nie sú harmonizované, členské štáty ich môžu upraviť spôsobom, ktorý uznajú za vhodný.⁴² Článok 2 oboch smerníc to totiž výslovne potvrdzuje, keďže uvádza, že kontroly technického stavu môžu vykonávať orgány alebo inštitúcie, ktoré štát určil a ktoré sú pod jeho priamou kontrolou, *vrátane riadne oprávnených súkromných subjektov*.

52. Vnútroštátny systém udeľovania administratívnych povolení sa však v takomto prípade aj tak musí riadiť právom Únie, konkrétne článkom 49 ZFEÚ.

53. Článok 49 ZFEÚ bráni obmedzeniam slobody usadiť sa, to znamená akémukoľvek vnútroštátnemu opatreniu, ktoré štátnym príslušníkom Únie zabraňuje vykonávať slobodu usadiť sa zaručenú Zmluvou alebo ju pre nich robí menej príťažlivou. Pojem „obmedzenie“ zahŕňa opatrenia prijaté členským štátom, ktoré, hoci sú uplatniteľné bez rozdielu, sa dotýkajú prístupu na trh pre podniky z iných členských štátov a tak narúšajú obchod v rámci Únie.⁴³

54. Do tejto kategórie patrí najmä pravidlo, ktoré podmieňuje usadenie sa poskytovateľa služieb z iného členského štátu vydaním predchádzajúceho povolenia, keďže táto právna úprava môže prekážať takému poskytovateľovi vo výkone slobody usadiť sa tým, že mu bráni slobodne vykonávať svoje činnosti prostredníctvom stálej prevádzkarne.⁴⁴

55. Prejednávaný katalánsky systém udeľovania povolení zahŕňa systém predchádzajúceho povolenia, ktorý obmedzuje zakladanie obchodných zastúpení, organizačných zložiek a dcérskych spoločností, pričom táto problematika je výslovne uvedená v článku 49 ZFEÚ. Podľa Tribunal Supremo takéto pravidlá obmedzujú počet prevádzkovateľov TKV. Uvedený systém teda zabraňuje štátnym príslušníkom Únie vykonávať slobodu usadiť sa ako prevádzkovatelia TKV alebo ju pre nich robí menej príťažlivou, a teda predstavuje obmedzenie v zmysle článku 49 ZFEÚ.

56. Aby boli obmedzenia zlučiteľné s právom Únie, musia podľa doktríny vo veci Gebhard spĺňať štyri podmienky: musia sa uplatňovať nediskriminačným spôsobom; musia byť odôvodnené naliehavými dôvodmi verejného záujmu; musia byť spôsobilé zaručiť uskutočnenie cieľa, ktorý sledujú, a nesmú presiahnuť rámec toho, čo je nevyhnutné na dosiahnutie tohto cieľa.⁴⁵

42 — Pozri v tomto zmysle rozsudok Nasiopoulos (C-575/11, EU:C:2013:430, bod 20 a citovanú judikatúru). Pozri tiež analogicky rozsudok Komisia/Taliansko (C-110/05, EU:C:2009:66, bod 61).

43 — Pozri rozsudok Soa Nazionale Costruttori (C-327/10, EU:C:2013:827, bod 45 a citovanú judikatúru).

44 — Pozri rozsudok Ottica New Line di Accardi Vincenzo (C-539/11, EU:C:2013:591, bod 26 a citovanú judikatúru).

45 — Pozri rozsudok Gebhard (C-55/94, EU:C:1995:411, bod 37) a v tomto zmysle rozsudok Komisia/Portugalsko (C-438/08, EU:C:2009:651, bod 46).

57. Katalánsky systém udeľovania povolení diskriminačný nie je (aspoň nie zjavne), keďže žiadnym spôsobom neobmedzuje slobodu hospodárskych subjektov usadených v iných členských štátoch zriaďovať pobočky alebo iné organizačné zložky v Katalánsku.⁴⁶ Jedinou otázkou, ktorá vyvstáva, teda je, či je odôvodnený a primeraný.

58. Tribunal Supremo v tejto súvislosti odkazuje na preambulu dekrétu č. 45/2010.⁴⁷ Vzhľadom na predbežné stanovisko, že cieľ zvýšiť bezpečnosť na cestách nemôže sám osebe odôvodniť stanovenie napadnutých požiadaviek, si uvedený súd kladie otázku, či iné naliehavé dôvody môžu poskytnúť dostatočné odôvodnenie⁴⁸ a či sú tieto požiadavky v súlade so zásadou proporcionality.

59. S výnimkou OCA, švédskej vlády, a pokiaľ ide o napadnuté požiadavky, Komisie sa zdá, že účastníci konania vystupujúci pred Súdny dvor zastávajú názor, že bezpečnosť na cestách môže sama osebe odôvodniť predjednané katalánske pravidlá.

60. Niet pochyb, že bezpečnosť na cestách predstavuje v judikatúre Súdneho dvora naliehavý dôvod verejného záujmu.⁴⁹ Platí to aj pre ciele vysokej kvality služieb pre príjemcov⁵⁰ a nenarušenej hospodárskej súťaže, ktoré v konečnom dôsledku smerujú k ochrane spotrebiteľov.⁵¹ Pokiaľ ide o cieľ zabezpečiť vhodné pokrytie a územné rozdelenie v súvislosti s konkrétnym výrobkom alebo službou, zdá sa mi, že ide skôr o prostriedok než o samotný cieľ, pretože je to práve dotknutý výrobok alebo služba, ktoré musia vykazovať znaky životnej dôležitosti.⁵²

61. Keďže možno predpokladať, že TKV vo všeobecnosti prispieva k bezpečnosti na cestách,⁵³ katalánsky systém udeľovania povolení by sa mal posudzovať v prvom rade z tohto hľadiska.

62. Z uvedeného vyplýva, že posúdenie primeranosti napadnutého systému udeľovania povolení vo vzťahu k sledovanému cieľu nie je možné vykonať *in abstracto*, ale závisí od konkrétnych podmienok spojených s daným systémom.⁵⁴ Súdny dvor teda môže – hoci posledné slovo má vnútroštátny súd – poskytnúť usmernenie, aby tomuto súdu umožnil vyniesť rozsudok.⁵⁵ Na napadnuté požiadavky sa preto pozriem bližšie.

46 — Pozri v tomto zmysle rozsudok *Yellow Cab Verkehrsbetrieb* (C-338/09, EU:C:2010:814, bod 34).

47 — Táto preambula uvádza: „... Je potrebné prispôbiť ponuku služby [TKV] jestvujúcim potrebám, a to tak vo vzťahu k pokrytiu územných oblastí, ktoré sú v súčasnosti pokryté nedostatočne, aby bola služba bližšie k užívateľom, ako aj na zníženie nedostatku služby, ktorý jestvuje na územiach pokrytých stanicami [TKV] s najväčším dopytom a najdlhšími čakacími lehotami. ... V rámci služby [TKV] treba vzhľadom na jej územné znaky zabrániť tomu, aby sa z dôvodov týkajúcich sa výlučne výnosnosti služby ponuka v nadmernom rozsahu sústredila v určitom pásme na úkor iných oblastí územia, ktoré nie sú pokryté z dôvodu menšieho počtu vozidiel, čo je na škodu užívateľom. Okrem toho v pásmach, kde je vyšší dopyt z dôvodu väčšieho počtu vozidiel, by vysoká koncentrácia staníc mohla viesť k tomu, že hospodárske subjekty by si konkurovali znižovaním svojej úrovne požiadaviek, a v dôsledku toho k zníženiu kvality služby.“

48 — Návrh na začatie prejudiciálneho konania uvádza konkrétne potrebu zaručiť primerané územné pokrytie, vysokú kvalitu služby a efektívnu hospodársku súťaž, ale upozorňuje tiež na judikatúru Súdneho dvora vo vzťahu k ochrane verejného zdravia, životného prostredia a spotrebiteľov.

49 — Pozri rozsudok *Komisija/Portugalsko* (C-438/08, EU:C:2009:651, bod 48 a citovanú judikatúru).

50 — Pozri v tomto zmysle rozsudok *Servizi Ausiliari Dottori Commercialisti* (C-451/03, EU:C:2006:208, bod 38 a citovanú judikatúru).

51 — Pozri v tomto zmysle rozsudok *Essent a i.* (C-105/12 až C-107/12, EU:C:2013:677, bod 58 a citovanú judikatúru).

52 — Pozri, čo sa týka zariadení zdravotnej starostlivosti, medicínskych a farmaceutických dodávateľov, okrem iného rozsudky *Blanco Pérez a Chao Gómez* (C-570/07 a C-571/07, EU:C:2010:300, bod 70) a *Venturini* (C-159/12 až C-161/12, EU:C:2013:791, bod 46). V súvislosti s optikmi pozri váhavejší rozsudok *Ottica New Line di Accardi Vincenzo* (C-539/11, EU:C:2013:591, bod 43). Naopak, pokiaľ ide o veľké maloobchodné prevádzky, Súdny dvor nepovolil požiadavky týkajúce sa minimálneho počtu obyvateľov – pozri rozsudok *Komisija/Španielsko* (C-400/08, EU:C:2011:172, body 80 až 83). V rozsudku *Attanasio Group* (C-384/08, EU:C:2010:133) sa tvrdilo, že požiadavka týkajúca sa vzdialenosti medzi čerpacími stanicami pohonných látok podporuje verejné zdravie (pozri body 47 a 52 až 54). Ani to nebolo uznané.

53 — Podľa odôvodnenia 2 smernice 2009/40 „v rámci spoločnej dopravnej politiky by mala byť niektorá cestná doprava prevádzkovaná v čo najpriaznivejších podmienkach pokiaľ ide o... bezpečnosť na cestách“.

54 — Pozri v tomto zmysle rozsudok *Komisija/Španielsko* (C-400/08, EU:C:2011:172, body 75 a 76).

55 — Pozri v tomto zmysle rozsudok *Ottica New Line di Accardi Vincenzo* (C-539/11, EU:C:2013:591, body 48 a 49 a citovanú judikatúru).

2. Zlučiteľnosť napadnutých požiadaviek s článkom 49 ZFEÚ

63. Na začiatok musím zdôrazniť, že Súdny dvor má k dispozícii len minimum informácií o situácii pred reformou, ktorá sa v Katalánsku uskutočnila prijatím zákona č. 12/2008 a napadnutých dekrétov, a po nej. Z roztrúsených informácií, ktoré sa nachádzajú v návrhu na začatie prejudiciálneho konania⁵⁶ (a z pojednávania), vychádza najavo len to, že katalánsky systém TKV bol predtým založený na koncesiách s množstvom „tradičných“ podnikov a že súčasný systém zahŕňa udeľovanie administratívnych povolení na základe výberového konania. Návrh na začatie prejudiciálneho konania však neopisuje súťažné podklady, kritériá na vyhodnotenie ponúk a ich váhu a neuvádza ani žiadne vecné údaje (napríklad týkajúce sa počtu povolení). To vždy ovplyvňuje kvalitu odpovede, ktorú požaduje vnútroštátny súd, a spôsobuje, že všeobecné poznámky vo vzťahu k tretej otázke, ktoré sa uvádzajú vyššie, sú o to relevantnejšie.⁵⁷ Okrem toho tieto nejasnosti zanechávajú množstvo nevyvetlených paradoxov.

64. *Prvým* paradoxom je myšlienka, že bezpečnosť na cestách sa akosi lepšie zabezpečuje zavedením požiadaviek na udeľovanie povolení, vrátane minimálnej vzdialenosti medzi stanicami TKV. Takéto požiadavky by skôr obmedzili prístup k stanicam TKV, a teda by boli v rozpore s cieľom bezpečnosti na cestách. *Druhým* paradoxom, vzhľadom na poznámky uvedené nižšie, je, že centrálné plánovanie sa akosi uprednostňuje pred otvorenými trhovými podmienkami, pokiaľ ide o reguláciu hospodárskej činnosti, akou je TKV. *Tretí* paradox predstavuje skutočnosť, že tieto požiadavky sú údajne navrhnuté s cieľom uľahčiť užívateľský prístup k TKV a tým podporiť a zlepšiť dodržiavanie predpisov majiteľmi. Zabezpečenie dodržiavania predpisov, inými slovami vynútenie uplatniteľných pravidiel, nie je záležitosťou majiteľa, ale orgánov. Vyriešenie tohto problému, za ktorý nesú výhradnú zodpovednosť orgány, obmedzením prístupu k činnostiam TKV sa zdá kontraproduktívne.

65. Keď sa teraz pozrieme bližšie najprv na požiadavku vzdialenosti, prejednáváná vec sa zdá trochu odlišná od vecí, v ktorých Súdny dvor rozhodol, že požiadavky na minimálnu vzdialenosť sú zlučiteľné so slobodou usadiť sa. Ako sa uvádza v bode 60 vyššie, Súdny dvor zrejme schvaľuje oprávnenosť požiadaviek na minimálnu vzdialenosť iba v prípade, že zabezpečujú prístup k výrobku alebo službe, ktoré vykazujú znaky životnej dôležitosti.

66. Napríklad vo veci *Venturini*⁵⁸ Súdny dvor povolil pravidlo, podľa ktorého iba lekárne usadené v rámci „vnútroštátnej organizačnej štruktúry“ (ktorá medzi nimi stanovila požiadavku na minimálnu vzdialenosť) mali právo predávať lieky na lekárske predpis, vrátane tých, ktoré sa nepreplácajú. Ak by to tak nebolo, lekárne by sa pravdepodobne nechceli usadiť v odľahlých oblastiach organizačnej štruktúry vzhľadom na intenzívnu hospodársku súťaž lekární a paralekární, ktoré nie sú súčasťou organizačnej štruktúry, o podiel na lukratívnom trhu s liekmi na lekárske predpis, ktoré sa nepreplácajú. To by zase mohlo spôsobiť medzeru v prístupe na menej ziskový trh s liekmi na lekárske predpis, ktoré sa nepreplácajú. Inými slovami, uvedená vec sa týkala *zlyhania trhu* vzhľadom na dôležitejší trh, čo by sa mohlo, aspoň čiastočne, napraviť prostredníctvom regulácie.

67. Naopak v prejednávanej veci je využívanie služieb poskytovaných v rámci činností TKV zo zákona *povinné* (ak má vozidlo ostať v prevádzke) a *pravidelné*.⁵⁹ To znamená, že dopyt môžu prevádzkovatelia staníc TKV ľahko vypočítať bez zásahu štátu. Za predpokladu, že spádová oblasť je dostatočne veľká, môže byť táto činnosť zisková dokonca aj v odľahlých alebo riedko obývaných oblastiach. Neexistuje

56 — Návrh na začatie prejudiciálneho konania odkazuje okrem iného na článok 37 ods. 2 zákona č. 12/2008, podľa ktorého sa v prípade, že katalánska vláda stanoví počet staníc TKV a kontrolných zariadení, uplatní postup verejného obstarávania. Z návrhu na začatie prejudiciálneho konania tiež vyplýva, že Tribunal Superior de Justicia zrušil niektoré ustanovenia dekrétu č. 30/2010, keďže udeľovanie povolení „tradičným“ podnikom v prechodnom období bez toho, aby museli predložiť ponuku, bolo diskriminačné voči novým účastníkom.

57 — Komisia vo svojich písomných pripomienkach uviedla, že návrh na začatie prejudiciálneho konania nie je dostatočne presný na to, aby bolo možné vykonať posúdenie zlučiteľnosti katalánskeho režimu TKV s článkom 49 ZFEÚ. Následne však na pojednávaní Komisia tvrdila, že uvedený režim nie je v súlade s týmto ustanovením.

58 — C-159/12 až C-161/12, EU:C:2013:791.

59 — Pozri článok 1 ods. 2 a prílohu 1 smernice 2009/40.

teda žiadny náznak zlyhania trhu. V skutočnosti nebola Súdny dvor poskytnutá žiadna relevantná informácia, z ktorej by vyplývalo, že v prípade absencie takejto požiadavky vzdialenosti by sa žiadny prevádzkovateľ dobrovoľne nerozhodol usadiť sa v takejto oblasti. Podporuje to aj skutočnosť spomenutá na pojednávaní, a to že katalánske orgány nemôžu nútiť prevádzkovateľov staníc TKV usadiť sa v riedko osídlených oblastiach.

68. Na druhej strane by som však nevylúčil, že požiadavka vzdialenosti môže v niektorých situáciách rozšíriť oblasť prístupu užívateľov k staniciam TKV a tým zvýšiť možnosť dodržiavania predpisov. V tomto zmysle táto požiadavka môže, aspoň čiastočne, slúžiť účelu zvýšenia bezpečnosti na cestách. Keďže však od prevádzkovateľov staníc TKV nemožno požadovať, aby sa usadili v menej lukratívnych oblastiach, pochybujem, že požiadavka vzdialenosti zaručí značné pozitívne účinky. V každom prípade však v súvislosti s touto otázkou neboli poskytnuté žiadne spoľahlivé informácie.

69. Na pojednávaní Generalidad uviedla ako príklad územie miestnej samosprávy (*comarca*), ktoré malo predtým k dispozícii iba jednu stanicu TKV. Ďalšie povolenie sa následne udelilo druhému prevádzkovateľovi na základe výberového konania, čo viedlo k vyššej miere dodržiavania TKV v rámci *comarca*. Akokoľvek chvályhodné to však môže byť, prečo by malo byť lepšie nahradiť trh s mnohými regulačnými nedostatkami trhom s menším počtom nedostatkov? Vzhľadom na vyššie uvedené povahu TKV nechápem, prečo by sa bez takéhoto plánovania, to znamená zavedením trhu s neobmedzeným prístupom, nemohol dosiahnuť rovnaký cieľ, len jednoduchším spôsobom.

70. Preto napriek širokému priestoru na voľnú úvahu, ktorý členské štáty majú, pokiaľ ide o opatrenie, ktoré ide nad rámec toho, čo je nevyhnutné na zaručenie bezpečnosti na cestách,⁶⁰ priznávam, že mám pochybnosti, či požiadavka minimálnej vzdialenosti, akou je prejednávaná požiadavka, je vôbec vhodná na dosiahnutie tohto cieľa. V tejto súvislosti by som chcel pripomenúť, že vnútroštátne pravidlá plánovania sú vhodné na zabezpečenie dosiahnutia sledovaného cieľa, len ak skutočne zodpovedajú úsiliu dosiahnuť tento cieľ koherentne a systematicky.⁶¹ Vzhľadom na nedostatok informácií spomenutý v bode 63 vyššie si však nemyslím, že Súdny dvor je v postavení, aby mohol o tejto veci rozhodovať. Zdá sa mi, že vnútroštátny súd je povolanejší rozhodnúť o primeranosti požiadavky udeľovania povolení s náležitým ohľadom na spôsob, na základe ktorého sa v praxi prevádzkovatelia TKV vyberajú.

71. Teraz sa však zamerajme na hranicu 50 % podielu na trhu, pričom cieľom tejto požiadavky je údajne odradiť od nadmernej koncentrácie ponúkaných služieb TKV, keďže vzhľadom na záväznú povahu TKV by to mohlo spôsobiť zhoršenie kvality jej služieb – aspoň tak sa tento argument prezentuje.

72. OCA a švédská vláda tvrdia, že požiadavka súvisiaca s vlastníctvom podielu na trhu sleduje čisto ekonomický cieľ, ktorý podľa ustálenej judikatúry nemôže predstavovať naliehavý dôvod verejného záujmu.⁶² Vnútroštátny súd a OCA v tejto súvislosti poukazujú na správu, ktorú vydal Autoridad Catalano de la Competencia⁶³ (Katalánsky orgán na ochranu hospodárskej súťaže), podľa ktorej prejednávaná právna úprava pravdepodobne spôsobuje neopodstatnené prekážky vstupu nových prevádzkovateľov na trh.

73. Ak mám byť úprimný, nerozumiem, ako hranica podielu na trhu podporuje bezpečnosť na cestách. Súvislosť medzi nimi jednoducho chýba. Zdá sa, že namiesto toho skutočnou otázkou je, či hranica podielu na trhu naozaj smeruje k zabezpečeniu vysokej úrovne kvality služieb pre zákazníkov a spotrebiteľov, čo predstavuje naliehavý dôvod (pozri bod 60 vyššie), alebo je skôr ekonomický

60 — Pozri v tomto zmysle rozsudok Komisia/Taliansko (C-110/05, EU:C:2009:66, body 65 a 66). Pozri tiež rozsudok Komisia/Španielsko (C-400/08, EU:C:2011:172, bod 75).

61 — Pozri rozsudok Sokoll-Seebacher (C-367/12, EU:C:2014:68, bod 39 a citovanú judikatúru).

62 — Pozri rozsudok Komisia/Španielsko (C-400/08, EU:C:2011:172, bod 75 a citovanú judikatúru).

63 — Správa č. IR 7/2010 z 31. mája 2010.

motivovaná tým, že chráni menších obchodníkov pred rozsiahlymi akvizíciami. Nedávna judikatúra ukazuje, že Súdny dvor je právom opatrný, pokiaľ ide o členské štáty, ktoré zasahujú do slobody usadiť sa podrobnou reguláciou štruktúry daného trhu alebo konkurenčnej situácie okrem iného pod zámienkou zabezpečenia vysokej kvality služby pre zákazníkov a spotrebiteľov.⁶⁴

74. Vo veci Komisia/Španielsko pravidlá, ktoré uplatňovali horné hranice, pokiaľ ide o podiel na trhu a účinky na už existujúci maloobchod, nad ktoré nebolo možné otvoriť veľké obchodné prevádzky a/alebo stredne veľké obchodné prevádzky, neboli odôvodnené zabezpečením ochrany životného prostredia, cieľmi územného plánovania ani ochranou spotrebiteľov, ale sledovali čisto ekonomické úvahy.⁶⁵ Vo veci Attanasio Group Súdny dvor kritizoval požiadavku vzdialenosti platnú pre čerpacie stanice pohonných látok, ktorá bránila prístupu nových hospodárskych subjektov na trh a neposkytovala žiadne (preukázateľné) výhody pre spotrebiteľov.⁶⁶ Napokon vo veci Komisia/Portugalsko Súdny dvor okrem iného zrušil požiadavku na základné imanie minimálne vo výške 100 000 eur na zriadenie podniku TKV.⁶⁷

75. Dokonca aj za predpokladu, že prejednávané opatrenie zabezpečuje vysokú kvalitu služieb pre zákazníkov a spotrebiteľov, treba poukázať na to, že obsah postupu TKV, teda *základnej služby, ktorú si zákazníci a spotrebiteľia kupujú*, je na úrovni Únie harmonizovaný.⁶⁸ S výnimkou odchýlok, ktoré povoľuje samotná smernica 2009/40, majú zákazníci a spotrebiteľia právo očakávať rovnako vysokú úroveň kvality bez ohľadu na dotknutú stanicu TKV.⁶⁹ Možno to teda prirovnať k povinnosti dosiahnuť konkrétny výsledok („*obligation de résultat*“). Preto v prípade, že niektorí prevádzkovatelia stanice TKV znížia kvalitu svojich služieb, mal by to *ex post* riešiť štát v rámci svojej úlohy dohľadu. *Ex ante* však požiadavka tohto druhu na maximálny podiel na trhu v skutočnosti predpokladá, že prevádzkovatelia nad touto hornou hranicou neposkytujú službu, ktorá sa riadi smernicou. Takýto stav je neudržateľný.

76. Pokiaľ ide o *prvky spájajúce sa so základnou službou TKV, ktoré môžu byť predmetom kvalitatívnej úpravy*, akými je dĺžka čakania, táto problematika stojí za úvahu.⁷⁰ Členské štáty však nemajú rovnaký priestor na voľnú úvahu, ako sa uvádza v bode 70 vyššie, pokiaľ ide o obmedzenia, ktorých cieľom je zabezpečenie vysokej kvality služieb pre zákazníkov a spotrebiteľov. Judikatúra naznačuje, že k odôvodneniu musí byť pripojená analýza účelnosti a primeranosti obmedzujúceho opatrenia, ako aj presné údaje.⁷¹ Okrem toho omeškanie alebo iné súvisiace kvalitatívne nedostatky by sa mali riešiť *ex post* v rámci osobitných podmienok systému udeľovania povolení pre miesta s nedostatkom kapacít, a nie zavedením nevysvetliteľnej hornej hranice podielu na trhu.⁷²

77. Zastávam teda názor, že horná hranica podielu na trhu porušuje článok 49 ZFEÚ.

64 — Pozri rozsudok Attanasio Group (C-384/08, EU:C:2010:133, bod 55), kde Súdny dvor, zdá sa, dospeľ k záveru, že cieľ „racionalizácie služby poskytovanej spotrebiteľom“ je čisto ekonomickej povahy. Napriek tomu môže byť obmedzenie odôvodnené, ak ho prikazujú ekonomicke dôvody, ktoré sledujú cieľ všeobecného záujmu – pozri rozsudok Essent a i. (C-105/12 až C-107/12, EU:C:2013:677, bod 52 a citované judikatúru).

65 — C-400/08, EU:C:2011:172, body 95 až 98. Pozri tiež návrhy, ktoré predniesla generálna advokátka Sharpston vo veci Komisia/Španielsko (C-400/08, EU:C:2010:588, body 84 a 85).

66 — C-384/08, EU:C:2010:133, bod 56.

67 — C-438/08, EU:C:2009:651, bod 53. Je pravda, že Portugalsko na svoju obranu nepredložilo žiadny použiteľný argument (pozri bod 49).

68 — Pozri prílohu II smernice 2009/40 a jej článok 1 ods. 2.

69 — Pozri odôvodnenie 24 smernice 2009/40, podľa ktorého „každý členský štát musí v oblasti svojej pôsobnosti zabezpečiť, aby sa kontroly technického stavu vozidla vykonávali metodicky a spĺňali vysoký štandard“. Odôvodnenie 5 označuje tento štandard za „minimálny“.

70 — Odôvodnenie 4 smernice 2009/40 uvádza, že „kontrola... má byť relatívne jednoduchá, rýchla a nenákladná“.

71 — Pozri v tomto zmysle rozsudok Komisia/Španielsko (C-400/08, EU:C:2011:172, bod 83 a citovanú judikatúru).

72 — Pozri v tomto zmysle rozsudok Attanasio Group (C-384/08, EU:C:2010:133, bod 54).

78. Na základe uvedeného navrhujem, aby Súdny dvor na tretiu a štvrtú otázku odpovedal tak, že je úlohou vnútroštátneho súdu, aby v zmysle článku 49 ZFEÚ určil, či je právny systém udeľovania povolení, akým je systém opísaný v konaní vo veci samej, ktorý upravuje prístup prevádzkovateľa stanice TKV k činnosti, vhodný na dosiahnutie cieľa bezpečnosti na cestách a či nepresahuje rámec toho, čo je nevyhnutné. Uvedené ustanovenie však bráni zákonnej požiadavke na udelenie povolenia, ktorá stanovuje konkrétnu výšku podielu na trhu, ktorý môžu mať súkromní prevádzkovatelia stanice technickej kontroly vozidiel.

3. Záverečná úvaha

79. Napokon v prípade, že Súdny dvor so mnou nebude súhlasiť v otázke, či sa služby TKV majú označovať za „služby v oblasti dopravy“, a zároveň v otázke uplatniteľnosti smernice o službách,⁷³ podľa môjho názoru by to nemalo žiadnym podstatným spôsobom ovplyvniť výsledok tohto konania.

80. Nie je nevyhnutné zapojiť sa do diskusie o rozsahu harmonizácie, ktorá súvisí so smernicou o službách.⁷⁴ Postačí uviesť, že podľa článku 1 ods. 3 tejto smernice nemôžu vnútroštátne požiadavky na udeľovanie povolení, ktoré idú nad rámec toho, čo je povolené v zmysle článku 49 ZFEÚ, ako sa uvádza vyššie, uniknúť zákazu ani s výhovorkou, že sú v súlade s touto smernicou. Okrem toho z rovnakých dôvodov, aké sa uvádzajú vyššie, by sa nemala uplatniť ani výnimka stanovená v článku 2 ods. 2 písm. i) tejto smernice, ktorá sa týka verejnej moci.

81. Pre takýto prípad by som navrhol, aby Súdny dvor v zostávajúcej časti, rozhodol rovnakým spôsobom, ako sa uvádza v bodoch 50 až 78 vyššie.

IV – Návrh

82. Vzhľadom na predchádzajúce úvahy navrhujem, aby Súdny dvor na otázky, ktoré vo veci C-168/14 položil Tribunal Supremo, odpovedal takto:

- Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2006/123/ES z 12. decembra 2006 o službách na vnútornom trhu ani článok 56 ZFEÚ sa nevzťahujú na poskytovanie služieb technickej kontroly vozidiel. Činnosti technickej kontroly vozidiel však patria do pôsobnosti článku 49 ZFEÚ.
- Možnosť súkromných prevádzkovateľov stanice technickej kontroly vozidiel nariadiť zákaz prevádzkovania vozidiel, ktoré majú také bezpečnostné nedostatky, že ich prevádzkovanie by vyvolalo bezprostredné nebezpečenstvo, nepredstavuje výkon verejnej moci v zmysle článku 51 ZFEÚ v prípadoch, keď vnútroštátne právo vyžaduje uloženie takéhoto nariadenia v dôsledku technickej kontroly, a v každom prípade ak je uplatnenie donucovacích opatrení na odstránenie vozidla vyhradené orgánom povereným uplatňovaním práva.
- Je úlohou vnútroštátneho súdu, aby v zmysle článku 49 ZFEÚ určil, či je právny systém udeľovania povolení, akým je systém opísaný v konaní vo veci samej, ktorý upravuje prístup prevádzkovateľa stanice technickej kontroly vozidiel k činnosti, vhodný na dosiahnutie cieľa bezpečnosti na cestách a či nepresahuje rámec toho, čo je nevyhnutné. Uvedené ustanovenie však bráni zákonnej požiadavke na udelenie povolenia, ktorá stanovuje konkrétnu výšku podielu na trhu, ktorý môžu mať súkromní prevádzkovatelia stanice technickej kontroly vozidiel.

73 — Ak služba TKV nepatrí do vymedzenia služby v oblasti dopravy, potom patrí pod pojem „služba“ (a prevádzkovateľ stanice TKV pod pojem „poskytovateľ“) v zmysle definície uvedenej v článku 4 ods. 1 smernice o službách („Definície“). Uvedená smernica by sa teda uplatnila v súlade s jej článkom 2 ods. 1.

74 — V tomto zmysle odkazujem na návrhy, ktoré predniesol generálny advokát Cruz Villalón vo veci Rina Services a Rina (C-593/13, EU:C:2015:159, bod 23).