



Zbirka odločb sodne prakse

SODBA SODIŠČA (peti senat)

z dne 4. septembra 2014*

„Predlog za sprejetje predhodne odločbe — Cestni prevoz — Znesek najnižjih stroškov poslovanja, ki ga določi organ, ki je sestavljen iz predstavnikov zadevnih gospodarskih subjektov — Združenje podjetij — Omejevanje konkurence — Cilj javnega interesa — Varnost v cestnem prometu — Sorazmernost“

V združenih zadevah od C-184/13 do C-187/13, C-194/13, C-195/13 in C-208/13,

katerih predmet sta predloga za sprejetje predhodne odločbe na podlagi člena 267 PDEU, ki ju je vložilo Tribunale amministrativo regionale per il Lazio (Italija), s sklepoma z dne 17. januarja 2013, ki sta v tajništvo Sodišča prispela 12. in 15. aprila 2013, v postopkih

API – Anonima Petroli Italiana SpA

proti

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti,

Ministero dello Sviluppo economico,

ob udeležbi

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. Srl,

Coop Italia Consorzio Nazionale non Alimentari Soc. coop.,

* Jezik postopka: italijanščina.

Coop Centro Italia Soc. coop.,

Tirreno Logistica Srl,

Unicoop Firenze Soc. coop.,

Conad – Consorzio Nazionale Dettaglianti Soc. coop.,

Conad Centro Nord Soc. coop.,

Commercianti Indipendenti Associati Soc. coop.,

Conad del Tirreno Soc. coop.,

Pac2000A Soc. coop.,

Conad Adriatico Soc. coop.,

Conad Sicilia Soc. coop.,

Sicilconad Mercurio Soc. coop.

proti

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti,

Ministero dello Sviluppo economico,

Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica,

Osservatorio sulle attività di autotrasporto,

Autorità garante della concorrenza e del mercato,

ob udeležbi

Unatras – Unione Nazionale Associazioni Autostrastoporto Merci,

BrT SpA,

Coordinamento Interprovinciale FAI,

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

Air Liquide Italia SpA in drugi,

Omnitransit Srl,

Rivoira SpA,

SIAD – Società Acetilene e Derivati SpA

proti

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti,

Ministero dello Sviluppo economico,

ob udeležbi

TSE Group Srl (C-186/13),

Confetra – Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica,

Fedespedi – Federazione Nazionale delle Imprese di Spedizioni Internazionali,

**Assologistica – Associazione Italiana Imprese di Logistica Magazzini Generali Frigoriferi
Terminal Operators Portuali,**

FISI – Federazione Italiana Spedizionieri Industriali,

Federagenti – Federazione Nazionale Agenti Raccomandatari Marittimi e Mediatori Marittimi,

Assofer – Associazione Operatori Ferroviari e Intermodali,

Anama – Associazione Nazionale Agenti Merci Aeree,

ACA Trasporti Srl,

Automerci Srl,

Eurospedi Srl,

Safe Watcher Srl,

Sogemar SpA,

Number 1 Logistic Group SpA

proti

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

Ministero dello Sviluppo economico,

ob udeležbi

Legacoop Servizi,

Mancinelli Due Srl,

Intertrasporti Srl,

Confartigianato Trasporti (C-187/13),

Esso Italiana Srl

proti

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti,

Ministero dello Sviluppo economico,

ob udeležbi

Autosped G SpA,

Transfrigoroute Italia Assotir,

Confartigianato Trasporti (C-194/13),

Confindustria – Confederazione generale dell'industria italiana

Unione Petrolifera,

AITEC – Associazione Italiana Tecnico Economica del Cemento,

ANCE – Associazione Nazionale Costruttori Edili,

ANFIA – Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica,

Assocarta – Associazione Italiana Fra Industriali della Carta Cartoni e Paste per Carta,

Assografici – Associazione Nazionale Italiana Industrie Grafiche Cartotecniche e Trasformatrici,

Assovetro – Associazione Nazionale degli Industriali del Vetro,

Confederazione Italiana Armatori,

Confindustria Ceramica,

Federacciai – Federazione imprese siderurgiche italiane,

Federalimentare – Federazione Italiana Industria Alimentare,

Federchimica – Federazione Nazionale Industria Chimica,

Italmopa – Associazione Industriale Mugnai d'Italia,

Burgo Group SpA,

Cartesar SpA,

Cartiera Lucchese SpA,

Cartiera del Garda SpA,

Cartiera Modesto Cardella SpA,

Eni SpA,

Polimeri Europa SpA,

Reno De Medici SpA,

Sca Packaging Italia SpA,

Shell Italia SpA,

Sicem Saga SpA,

Tamoil Italia SpA,

Totalerg SpA

proti

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti,

Ministero dello Sviluppo economico,

ob udeležbi

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),

in

Autorità garante della concorrenza e del mercato

proti

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti,

Ministero dello Sviluppo economico,

ob udeležbi

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),

SODIŠČE (peti senat),

v sestavi T. von Danwitz, predsednik senata, E. Juhász, A. Rosas, D. Šváby (poročevalec) in C. Vajda, sodniki,

generalni pravobranilec: M. Szpunar,

sodna tajnica: A. Impellizzeri, administratorica,

na podlagi pisnega postopka in obravnave z dne 7. aprila 2014,

ob upoštevanju stališč, ki so jih predložili:

- za API – Anonima Petroli Italiana SpA F. Di Gianni in G. Coppo, odvetnika,
- za ANCC-Coop – Associazione Nazionale Cooperative di Consumatori in drugi G. Roderi in A. Turi, odvetnika,
- za Confetra –Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica in drugi C. Scoca, F. Scoca in F. Vetrò, odvetniki,
- za Esso Italiana Srl in Confindustria – Confederazione generale dell'industria italiana in drugi F. Di Gianni in G. Coppo, odvetnika,
- za Autorità garante della concorrenza e del mercato B. Caravita di Toritto, odvetnik,
- za Consorzio Trasporti Europei Genova G. Motta, odvetnik,
- za Semenzin Fabio Autotrasporti in Conftrasporto I. Di Costa in M. Maresca, odvetnika,
- za Roquette Italia SpA G. Giacomini, R. Damonte in G. Demartini, odvetniki,
- za italijansko vlado G. Palmieri, agentka, skupaj s S. Fiorentinom, avvocato dello Stato,
- za Evropsko komisijo L. Malferrari, T. Vecchi, I. V. Rogalski in J. Hottiaux, agenti,

na podlagi sklepa, sprejetega po opredelitvi generalnega pravobranilca, da bo v zadevi razsojeno brez sklepnih predlogov,

izreka naslednjo

Sodbo

- 1 Predloga za sprejetje predhodne odločbe se nanašata na razlago členov 49 PDEU, 56 PDEU, 96 PDEU in 101 PDEU ter člena 4(3) PEU.
- 2 Ta predloga sta bila vložena v okviru sporov v zadevi C-184/13 med API – Anonima Petroli Italiana SpA in drugimi na eni strani ter Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (ministrstvo za infrastrukturo in promet) in Ministero dello Sviluppo economico (ministrstvo za gospodarski razvoj) na drugi strani; v zadevi C-185/13 med ANCC-Coop – Associazione Nazionale Cooperative di Consumatori in drugimi na eni strani ter Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ministero dello Sviluppo economico, Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica (generalni svet za cestni promet in logistiko, v nadaljevanju: Consulta), Osservatorio sulle attività di autotrasporto (v nadaljevanju: Osservatorio) in Autorità garante della concorrenza e del mercato na drugi strani; v zadevi C-186/13 med Air Liquide Italia SpA in drugimi na eni strani ter Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in Ministero dello Sviluppo economico na drugi strani; v zadevi C-187/13 med Confetra – Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica in drugimi na eni strani ter Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Osservatorio sulle Attività di Trasporto in Ministero dello Sviluppo economico na drugi strani; v zadevah C-194/13, C-195/13 in C-208/13 pa med Esso Italiana Srl, Confindustria – Confederazione generale dell'industria italiana in drugimi in Autorità garante della concorrenza e del mercato na eni strani ter Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in Ministero dello Sviluppo economico na drugi strani, glede ukrepov določitve najnižjih stroškov poslovanja v sektorju cestnega prevoza blaga za najem ali plačilo.

Pravni okvir

Pravo Unije

- 3 Na podlagi členov 1 in 2 Uredbe Sveta (EGS) št. 4058/89 z dne 21. decembra 1989 o določanju prevoznin za cestni prevoz blaga med državami članicami (UL L 390, str. 1), se prevoznine za cestni prevoz blaga med državami članicami za najem in plačilo določajo prosto. V uvodni izjavi 3 te uredbe pa je navedeno, da je „prosto določanje prevoznin za cestni prevoz blaga najprimernejši tarifni sistem za oblikovanje prostega trga prevoznih storitev, za cilje notranjega trga in za potrebo po tarifnem sistemu, ki se enotno uporablja v celotni Skupnosti“.
- 4 V uvodni izjavi 4 Uredbe (ES) št. 1072/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009 o skupnih pravilih za dostop do trga mednarodnega cestnega prevoza blaga (UL L 300, str. 72) je navedeno, da „[v]zpostavitev skupne prometne politike pomeni odpravo vseh omejitev proti osebi, ki opravlja storitve prevoza, na podlagi njenega državljanstva ali dejstva, da ima sedež v državi članici, ki ni tista, v kateri bo storitev opravljena“. V uvodni izjavi 6 navedene uredbe pa je navedeno, da „[bi] postopno izoblikovanje enotnega evropskega trga [...] moralo voditi k odpravi omejitev dostopa na domače trge držav članic. Vseeno pa bi bilo pri tem treba upoštevati učinkovitost nadzora in razvoj pogojev zaposlitve v poklicu, usklajevanje pravil med drugim na področjih izvrševanja predpisov in dajatev za uporabo cest ter socialne in varnostne zakonodaje“.
- 5 Člen 8(1) Uredbe št. 1072/2009 določa, da „[j]e vsak cestni prevoznik, ki opravlja prevoz blaga za najem ali plačilo in je imetnik licence Skupnosti ter katerega voznik – državljan tretje države – ima potrdilo za voznike, [...] pod pogoji iz tega poglavja upravičen do opravljanja kabotaže“.

6 Člen 9(1) navedene uredbe določa:

„Če v zakonodaji Skupnosti ni drugače določeno, za opravljanje kabotaže veljajo zakoni in drugi predpisi, ki veljajo v državi članici gostiteljici glede naslednjega:

(a) pogojev, ki urejajo prevozno pogodbo;

[...]“

- 7 Pravo Unije ima številne akte na področju varnosti v cestnem prometu. Uredba Sveta (EGS) št. 3820/85 z dne 20. decembra 1985 o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom v členih 6 in 7 določa skupna pravila glede najdaljšega dovoljenega časa vožnje in minimalnega obdobja počitka za voznike v cestnem prometu. Direktiva 2002/15/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. marca 2002 o urejanju delovnega časa oseb, ki opravljajo spremljevalne dejavnosti v cestnem prometu (UL L 80, str. 35) v členih od 4 do 7 določa najdaljši tedenski delovni čas, odmore, čas počitka, in nočno delo. Členi od 13 do 16 Uredbe Sveta (EGS) št. 3821/85 z dne 20. decembra 1985 o tahografu (nadzorni napravi) v cestnem prometu (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 1, str. 227), kakor je bila spremenjena z Uredbo Evropskega parlamenta in Sveta (ES) št. 561/2006 z dne 15. marca 2006 (UL L 102, str. 1), določajo obveznosti delodajalca in voznikov pri uporabi tahografa in tahografskih vložkov. Direktiva 2006/126/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. decembra 2006 o voznških dovoljenjih (UL L 403, str. 18) ter Direktiva 2007/46/ES Evropskega Parlamenta in Sveta z dne 5. septembra 2007 o vzpostavitvi okvira za odobritev motornih in priklopnih vozil ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila (okvirna direktiva) (UL L 263, str. 1) prav tako določata pomembna skupna pravila na področju zagotavljanja varnosti v cestnem prometu.

Italijansko pravo

- 8 Z zakonom št. 32 z dne 1. marca 2005, ki poleg številnih prometnih, zlasti cestnoprometnih predpisov, določa pooblastilo vladi za spremembo zakonodaje v sektorju cestnega prevoza oseb in blaga (GURI št. 57 z dne 10. marca 2005, str. 5), so bila določena načela in merila, ki urejajo postopek reorganizacije sektorja. Cilj tega zakona je bila med drugim uvedba regulirane liberalizacije sektorja cestnega prevoza in nadomestitev prejšnjega sistema obveznega razpona tarif za cestni prevoz blaga, ki je bil uveden z zakonom št. 298 z dne 6. junija 1974, s sistemom, ki temelji na svobodnem pogodbenem dogovarjanju o cenah za storitve cestnega prevoza blaga. Med glavnimi načeli in merili pooblastila so bili tudi prilagoditev predpisov zakonodaji Unije za vzpostavitev odprtega in konkurenčnega trga, varstvo konkurence med podjetji ter zaščita varnosti v cestnem prometu in zaščita socialne varnosti.
- 9 Italijanska vlada je na podlagi navedenega pooblastila sprejela več zakonskih uredb za izvedbo navedene reforme.
- 10 Z zakonsko uredbo št. 284 z dne 21. novembra 2005 je bil Consulta pooblaščen za dajanje predlogov, izvajanje študij, spremljanje in svetovanje političnim organom za opredelitev intervencijskih politik in vladnih strategij v sektorju cestnega prevoza. V sestavi Consulta so predstavniki državne uprave, sektorskih združenj cestnih prevoznikov, združenj naročnikov prevoznih storitev ter podjetij oziroma organov, v katerih ima država večinski delež. V času dejanskega stanja v glavni stvari je imel ta svet 102 člana, namreč člane in nadomestne člane, in sicer v razmerju:
- 60 predstavnikov sektorskih združenj cestnih prevoznikov in naročnikov teh storitev,
 - 36 predstavnikov državne uprave in
 - 6 predstavnikov podjetij oziroma organov, v katerih ima država večinski delež.

- 11 Z zakonsko uredbo št. 284 z dne 21. novembra 2005 je bil kot organ generalnega sveta (Consulta) ustanovljen Osservatorio, ki med drugim izvaja funkcije spremljanja spoštovanja določb na področju varnosti v cestnem prometu in socialne varnosti ter opravlja posodobitve prakse in običajne rabe, ki se uporabljajo za ustno sklenjene pogodbe o cestnem prevozu blaga. Na podlagi člena 6(1)(g) te zakonske uredbe ima Osservatorio deset članov, ki jih izbere predsednik Consulta izmed članov Consulta in ki imajo posebno strokovno znanje na področju statistike in ekonomije. Na dan, ko sta bila začeta postopka v zadevah v glavni stvari, je Osservatorio imel deset članov, od katerih je bilo osem predstavnikov združenj cestnih prevoznikov in naročnikov teh storitev ter dva predstavnika državne uprave.
- 12 Zakonska uredba št. 286 z dne 21. novembra 2005, s katero je bila uvedena regulirana liberalizacija, v členu 4(1) določa, da je določitev honorarjev za izvajanje cestnega prevoza prepuščena svobodnemu pogodbenemu dogovarjanju o cenah med strankami, ki sklepajo pogodbo o prevozu, ter v odstavku 2 tega člena določa zaščito varnosti v cestnem prometu, s tem da določa, da so „določbe v pogodbah o prevozu, ki vsebujejo načine in pogoje izvajanja storitev, ki so v nasprotju s predpisi o varnosti v cestnem prometu, nične“. Navedena zakonska uredba je glede ustno sklenjenih pogodb, s katerimi je lažje poseči v položaj šibkejše pogodbenice, omejila načelo pogodbene svobode s tem, da je določila sektorske prakse in običajno rabo, ki jih je opredelil Osservatorio.
- 13 S členom 83a uredbe-zakona št. 112 z dne 25. junija 2008 je bil omejen obseg svobode določanja tarif, ki je bila uvedena z zakonsko uredbo št. 286 z dne 21. novembra 2005, in sicer tako, da je glede ustno sklenjenih pogodb določil, da naročnikovo plačilo storitve ne sme biti nižje od minimalnih stroškov poslovanja, katerih znesek določi Osservatorio.
- 14 Ti minimalni stroški obsegajo:
- povprečne stroške goriva za kilometer vožnje za različne vrste vozil, ki se določijo mesečno, in
 - delež stroškov goriva v stroških podjetja pri izvajanju cestnega prevoza blaga za najem ali plačilo, ki se v obliki odstotka določi vsakih šest mesecev.
- 15 Predpisi v členu 83a uredbe-zakona št. 112 z dne 25. junija 2008 so bili precej spremenjeni, in sicer je bilo odpravljeno razlikovanje med pisno in ustno sklenjenimi pogodbami, tako da je bilo določeno, da ima Osservatorio pooblastilo, da določi tudi tarife za pisne pogodbe, ob sklicevanju na potrebo po zagotavljanju spoštovanja varnostnih standardov.
- 16 Člen 83a uredbe-zakona št. 112 z dne 25. junija 2008, v različici, ki se uporabi za spore o glavni stvari (v nadaljevanju: člen 83a spremenjene uredbe-zakona št. 112/2008) in z naslovom „Zaščita varnosti v cestnem prometu in urejenost trga cestnega prevoza blaga za najem ali plačilo“, določa:
- „1. Osservatorio iz člena 9 zakonske uredbe št. 286 z dne 21. novembra 2005 na podlagi primerne vzorčnega raziskovanja in ob upoštevanju raziskav povprečnih cen dizelskega goriva, ki jih mesečno opravlja Ministrstvo za gospodarski razvoj, za različne vrste vozil mesečno določa povprečne stroške goriva za kilometer vožnje in njihov vpliv.
 2. Isti urad vsak petnajsti dan v juniju in decembru za različne vrste vozil določi delež stroškov goriva v stroških izvajanja cestnega prevoza za najem ali plačilo, izražen v odstotkih.
 3. Določbe odstavkov od 4 do 11 tega člena urejajo mehanizme prilagajanja zneskov, ki jih naročnik plača za stroške goriva, ki jih je imel prevoznik, njihov vpliv na trg pa se preveri v roku enega leta od začetka njihove veljavnosti.

4. Za zagotovitev zaščite varnosti v cestnem prometu in pravilnega delovanja trga cestnega prevoza blaga za najem ali plačilo mora biti v pogodbi o prevozu, sklenjeni v pisni obliki, na podlagi člena 6 zakonske uredbe št. 286 z dne 21. novembra 2005, znesek v korist prevoznika tolikšen, da omogoča vsaj pokrivanje najnižjih stroškov poslovanja, ki v vsakem primeru zagotavljajo tudi spoštovanje varnostnih meril, ki so zakonsko določena. Taki najnižji stroški so določeni v okviru prostovoljnih sektorskih pogodb, sklenjenih med združenji prevoznikov, ki so v skladu z odstavkom 16 zastopana v Consulta, ter združenji naročnikov. Te sektorske pogodbe lahko prav tako določajo pogodbe o cestnem prevozu blaga za zajamčeno obdobje in količine, na podlagi katerih je mogoče odstopati od določb tega odstavka, določb člena 7(3) in člena 7a zakonske uredbe št. 286 z dne 21. novembra 2005 ter od določb na področju neposredne tožbe.

4a. Če se prostovoljne pogodbe iz odstavka 4 ne sklenejo v roku devetih mesecev od datuma začetka veljavnosti te določbe, Osservatorio iz člena 6(1)(g) zakonske uredbe št. 284 z dne 21. novembra 2005 določi najnižje stroške v skladu z določbami iz odstavka 4. Če Osservatorio po preteku roka iz prvega stavka v nadaljnjih tridesetih dneh ne določi najnižjih stroškov, se tudi za prevozne pogodbe, sklenjene v pisni obliki, uporabljajo določbe iz odstavkov 6 in 7, samo za namen določitve plačila.

4b. Če je na računu navedeno plačilo, ki je nižje od tistega, določenega v odstavku 4 ali odstavku 4a, pravno sredstvo prevoznika proti naročniku za plačilo razlike zastara v enem letu po opravljeni storitvi prevoza, razen če je dogovorjeno drugače na podlagi prostovoljnih sektorskih pogodb, sklenjenih v skladu z odstavkom 4.

4c. Ne glede na določbe odstavkov 4 in 4a, je znesek, ki se plača prevozniku za opravljen prevoz na podlagi pogodbe, sklenjene v pisni obliki v smislu člena 6 zakonske uredbe št. 286 z dne 21. novembra 2005, prepuščen pogajalski avtonomiji strank, če gre za prevozne storitve do 100 kilometrov na dan, razen če je dogovorjeno drugače na podlagi prostovoljnih sektorskih pogodb, sklenjenih v skladu z odstavkom 4.

4d. Ob sklenitvi pogodbe mora prevoznik naročniku predložiti potrdilo, ki ga izdajo organi socialnega varstva in je staro največ 3 mesece ter izkazuje, da podjetje pravilno plačuje socialne prispevke in zavarovanje.

5. Če je predmet pogodbe storitev prevoza, ki se izvaja v obdobju, ki je daljše od 30 dni, se delež plačila, ki ustreza stroškom goriva, ki jih ima prevoznik pri izvedbi pogodbenih storitev, kot je navedeno v pogodbi ali na računih, izdanih v zvezi s storitvami, ki jih je prevoznik opravil v prvem mesecu veljavnosti navedene pogodbe, prilagodi v skladu s spremembami cene dizelskega goriva, ki je določena v skladu z odstavkom 1, če se ta spremeni za več kot 2 % referenčne vrednosti, ki se upošteva ob podpisu pogodbe ali ob zadnji spremembi.

6. Če pogodba o cestnem prevozu blaga ni bila sklenjena v pisni obliki v skladu s členom 6 zakonske uredbe št. 286 z dne 21. novembra 2005, mora račun, ki ga izda prevoznik, zgolj v zakonske in upravne namene izkazovati delež zneska, ki ga mora plačati naročnik in pomeni stroške goriva, ki jih je imel prevoznik pri izvedbi pogodbenih storitev. Ta znesek mora ustrezati rezultatu pomnožitve zneska določenega stroška na kilometer za kategorijo vozila, v katero spada vozilo, s katerim je bil opravljen prevoz v smislu odstavka 1, v mesecu pred mesecem izvedbe prevoza, s številom kilometrov opravljenega prevoza, ki je navedeno na računu.

7. Del zneska, ki ga je treba plačati prevozniku in je drugačen od deleža, ki je naveden v odstavku 6, mora ustrezati – odvisno od tega, koliko mora naročnik plačati za stroške goriva – deležu tega istega zneska, ki mora biti vsaj enak deležu, ki je določen glede na stroške, ki ne izhajajo iz stroškov goriva iz odstavka 2.

8. Če je del zneska, ki ga je treba plačati prevozniku, razen tistega iz odstavka 6, manjši od tistega iz odstavka 7, lahko prevoznik zahteva od naročnika, da plača razliko. Če pogodba o cestnem prevozu blaga ni bila sklenjena v pisni obliki, pravno sredstvo prevoznika zastara po petih letih od dne izvedbe storitve prevoza. Če je pogodba o prevozu sklenjena v pisni obliki, pravno sredstvo prevoznika zastara po enem letu, v skladu s členom 2951 civilnega zakonika.

9. Če naročnik ne plača v petnajstih dneh, lahko prevoznik po izteku tega roka v petnajstih dneh vloži predlog za izdajo plačilnega naloga, sicer pravno sredstvo zastara, in sicer s tožbo pri pristojnem sodišču, v skladu s členom 638 zakonika o civilnem postopku, s predložitvijo dokumentacije o njegovem vpisu v register cestnih prevoznikov blaga za najem ali plačilo, predložitvijo prometnega dovoljenja vozila, ki je bilo uporabljeno za izvedbo prevoza, računa, ki izkazuje ceno za opravljeno storitev prevoza, dokumentacije v zvezi z izvršitvijo plačila navedenega zneska in izračuna, s katerim je bilo določeno dodatno plačilo prevozniku v skladu z odstavkoma 7 in 8. Sodišče, potem ko preveri ustreznost dokumentacije in pravilnost predloženih izračunov, od naročnika z obrazloženo odločbo v smislu člena 641 zakonika o civilnem postopku zahteva, da prevozniku nemudoma plača dolgovani znesek, pri čemer dovoli začasno izvršitev odločbe v smislu člena 642 zakonika o civilnem postopku in določi rok, v katerem se lahko vloži pritožba v smislu določb iz knjige IV, naslov I, poglavje I, tega istega zakonika.

[...]

14. Brez poseganja v sankcije, določene v členu 26 zakona št. 298 z dne 6. junija 1974 in njegove naknadne spremembe, ter v členu 7 zakonske uredbe št. 286 z dne 21. novembra 2005, če se uporabijo, vsaka kršitev pravil iz odstavkov 6, 7, 8 in 9 povzroči izključitev – za obdobje, ki lahko traja do šest mesecev – postopka javnega razpisa za dobavo blaga ali storitev, ter enoletno izključitev davčnih in finančnih ugodnosti ter vsakovrstnih socialnih ugodnosti, določenih z zakonom.

15. Sankcije, navedene v odstavku 14, uporabijo pristojni organi.

16. Sankcije iz odstavka 14 se ne uporabijo, če sta stranki sklenili pogodbo o prevozu v skladu s prostovoljno sektorsko pogodbo, ki je bila podpisana med večino združenj cestnih prevoznikov in naročniki prevoznih storitev, ki so zastopani v Consulta, za ureditev opravljanja prevoznih storitev v posebnem komercialnem sektorju.

[...]“

- 17 Od 12. septembra 2012 so bile funkcije Osservatorio z zakonom dodeljene službi ministrstva za infrastrukturo in promet.

Spora o glavni stvari in vprašanja za predhodno odločanje

- 18 Ker niso bile sklenjene prostovoljne sektorske pogodbe, določene v členu 83a(4) in (4a) spremenjene uredbe-zakona št. 112/2008, je Osservatorio 21. novembra 2011 sprejel vrsto preglednic, ki določajo najnižje stroške poslovanja podjetij za cestni prevoz za najem ali plačilo. Te preglednice so bile uporabljene v odloku generalnega direktorja na ministrstvu za infrastrukturo in promet z dne 22. novembra 2011.
- 19 Postavke stroškov v navedenih preglednicah so izračunane za pet razredov vozil, določenih glede na največjo skupno maso polnega vozila, z opredelitvijo povprečne letne kilometraže in povprečne porabe dizelskega goriva na kilometer. Ti stroški vključujejo stroške v zvezi s cestnimi vlačilci, polpriklopniki, vzdrževanjem, delom voznikov, ki so zaposleni na podlagi veljavne kolektivne pogodbe, zavarovanji, pregledi, vinjetami, pnevmatikami, gorivom, cestninami in vodenjem. Evropska komisija kot primer navaja, da za vozila, katerih masa ne presega 3,5 tone in za kilometražo med 101 in 150 kilometri,

stroški poslovanja, določeni na podlagi člena 83a(2) spremenjene uredbe-zakona št. 112/2008, znašajo 0,999 EUR na kilometer, medtem ko najnižji stroški poslovanja na podlagi člena 83a(4) in (4a) navedene uredbe-zakona znašajo 0,909 EUR na kilometer in stroški goriva 0,122 EUR na kilometer.

- 20 Osservatorio je določil tudi formulo, na podlagi katere je treba redno prilagajati stroške poslovanja in torej tarife za cestni prevoz. Ta organ je prilagodil vrednosti, opredeljene s prvo določitvijo, tako da je 14. in 21. decembra 2011 sprejel akte z naslovom „Redna objava stroškov izvajanja cestnega prevoza za najem ali plačilo in najnižjih stroškov poslovanja, ki zagotavljajo spoštovanje varnostnih meril“.
- 21 Zadeve v postopku v glavni stvari so posledica niza glavnih ali dodatnih ničnostnih tožb, ki so bile vložene pri Tribunale amministrativo regionale per il Lazio, zoper akte, s katerimi je Osservatorio določil najnižje stroške v smislu člena 83a spremenjene uredbe-zakona št. 112/2008.
- 22 Po mnenju predložitvenega sodišča italijanski predpisi uvajajo reguliran sistem določanja najnižjih stroškov poslovanja, ki omejuje svobodno pogodbeno dogovarjanje in svobodo razlage enega od bistvenih elementov pogodbe, čeprav naj bi bilo to namenjeno zaščiti varnostnih standardov.
- 23 Nujnost ohranjanja varnosti v cestnem prometu naj bi bila določena v pravu Unije, vendar predložitveno sodišče dvomi, da je uravnoteženje med nasprotujočimi si interesi iz člena 83a uredbe-zakona št. 112 iz leta 2008 s poznejšimi spremembami in dopolnitvami v skladu s pravom Unije.
- 24 Zato je Tribunale amministrativo regionale per il Lazio prekinilo odločanje in Sodišču v predhodno odločanje predložilo ta vprašanja, ki so enaka v zadevah od C-184/13 do C-187/13, C-194/13, C-195/13 in C-208/13:

„1. Ali in koliko so nacionalne določbe držav članic Evropske unije, ki določajo najnižje stroške poslovanja v sektorju cestnega prevoza ter zahtevajo zakonsko določitev sestavnega elementa plačila za storitev in tako pogodbene cene, skladne z varstvom svobodne konkurence, svobode gospodarske pobude, svobode ustanavljanja in opravljanja storitev (iz členov 4(3) PEU, 101 PDEU, 49 PDEU, 56 PDEU in 96 PDEU)?

2. Ali in pod katerimi pogoji je omejevanje navedenih načel upravičeno glede na potrebe po zaščiti javnega interesa za varnost v cestnem prometu in ali se s tega vidika lahko določajo najnižji stroški poslovanja v skladu z ureditvijo iz člena 83a uredbe-zakona št. 112/2008 s poznejšimi spremembami in dopolnitvami?

3. Ali se z navedenega vidika določanje najnižjih stroškov poslovanja lahko prepusti prostovoljnemu dogovorom v kategorijah zadevnih gospodarskih subjektov in podredno organom, ki so v velikem delu sestavljeni iz oseb, ki zastopajo zasebne gospodarske subjekte v sektorju, če ni vnaprej določenih meril na ravni zakonodaje?“

- 25 S sklepom predsednika Sodišča z dne 14. maja 2013 so bile zadeve od C-184/13 do C-187/13, C-194/13, C-195/13 in C-208/13 združene za pisni in ustni postopek ter izdajo skupne sodbe.

Vprašanja za predhodno odločanje

- 26 Predložitveno sodišče s svojimi vprašanji, ki jih je treba obravnavati skupaj, v bistvu sprašuje, ali je treba člen 101 PDEU, skupaj s členom 4(3) PEU, ter člene 49, 56 in 96 PDEU, razlagati tako, da nasprotujejo nacionalnim predpisom, kot so ti, ki se obravnavajo v postopku v glavni stvari, na podlagi katerih cena storitev cestnega prevoza blaga za najem ali plačilo ne more biti nižja od najnižjih stroškov poslovanja, ki jih določi organ, v katerem so pretežno predstavniki zadevnih gospodarskih subjektov.

- 27 Najprej je treba pojasniti, da nacionalni predpisi, ki se obravnavajo v postopku v glavni stvari, določajo, da so najnižji stroški poslovanja načeloma določeni v okviru prostovoljnih sektorskih pogodb, sklenjenih med poklicnimi združenji prevoznikov in naročniki, če pa ni take pogodbe, jih določi Osservatorio, v primeru, ko ta ne deluje, pa neposredno ministrstvo za infrastrukturo in promet. V obdobju od vključno novembra 2011 do avgusta 2012, na katero se nanašajo zadeve v glavni stvari, je najnižje stroške poslovanja dejansko določal Osservatorio.

Pravo Unije na področju konkurence

- 28 V zvezi s tem je treba opozoriti, da se člena 101 PDEU in 102 PDEU, kot izhaja iz ustaljene sodne prakse Sodišča, sicer res nanašata le na ravnanje podjetij in ne na zakonodajo ali druge predpise, ki jih sprejmejo države članice, vendar to še ne pomeni, da ta člena v povezavi s členom 4(3) PEU, ki določa dolžnost sodelovanja med Evropsko unijo in državami članicami, državam članicam nalagata, da ne sprejmejo ali ne ohranjajo v veljavi ukrepov, tudi zakonskih ali podzakonskih, ki bi lahko izničili polni učinek pravil konkurence, ki veljajo za podjetja (glej sodbi Cipolla in drugi, C-94/04 in C-202/04, EU:C:2006:758, točka 46, in Sbarigia, C-393/08, EU:C:2010:388, točka 31).
- 29 Sodišče je razsodilo, da gre za kršitev člena 101 PDEU v povezavi s členom 4(3) PEU, če država članica bodisi predpiše ali spodbuja sklepanje sporazumov, ki so v nasprotju s členom 101 PDEU, ali krepí učinke takih sporazumov bodisi svojim predpisom odvzame naravo državnega ukrepa s prenosom pristojnosti za sprejetje odločitev, ki posegajo v gospodarsko sfero, na zasebne subjekte (glej sodbe Centro Servizi Spediporto, C-96/94, EU:C:1995:308, točka 21; Arduino, C-35/99, EU:C:2002:97, točka 35, in Cipolla in drugi, EU:C:2006:758, točka 47).
- 30 Sodišče je zlasti v sodbi Centro Servizi Spediporto (EU:C:1995:308), ko je odločalo o podobnem vprašanju glede takrat veljavne italijanske zakonodaje, ki je določala sistem obveznega razpona tarif z določeno najvišjo in najnižjo dovoljeno mejo, presodilo, po eni strani, da če predpisi države članice določajo, da tarife za cestni prevoz blaga odobri in njihovo izvršljivost določi javni organ, na podlagi predlogov odbora, če so v sestavi tega odbora večinoma predstavniki državnih organov, poleg predstavnikov zainteresiranih gospodarskih subjektov, ki so v manjšini, in mora v svojih predlogih upoštevati nekatera merila javnega interesa, določitev teh tarif ni mogoče šteti za dogovor med zasebnimi gospodarskimi subjekti, ki so ga določili oziroma spodbujali državni organi ali katerega učinke so slednji okrepili, ter po drugi strani, da državni organi s tem, da so pred odobritvijo predlogov upoštevali pripombe drugih državnih in zasebnih organov, oziroma z določitvijo tarif po uradni dolžnosti niso prenesli svojih pristojnosti na zasebne gospodarske subjekte.
- 31 Sodišče je v sodbi Librandi (C-38/97, EU:C:1998:454) natančno opredelilo, da teh ugotovitev ne omaja okoliščina, da predstavniki gospodarskih subjektov niso več v manjšini v odboru, če se tarife določajo ob upoštevanju meril javnega interesa, ki so določena z zakonom, in da državni organi s tem, da pred odobritvijo predlogov upoštevajo pripombe drugih javnih in zasebnih organov ne prenesejo svojih pooblastil na zasebne gospodarske subjekte oziroma tarife določijo po uradni dolžnosti.
- 32 Prvič, v zvezi z vprašanjem, ali je glede predpisov, ki se obravnavajo v postopku v glavni stvari, mogoče šteti, da dopuščajo dogovor med zasebnimi gospodarskimi subjekti, je treba poudariti, da so v sestavi odbora, ki v zadevah v glavni stvari določa najnižje stroške poslovanja, t.j. Osservatorio, predvsem predstavniki poklicnih združenj prevoznikov in naročnikov. V času dejanskega stanja v glavni stvari je bilo namreč med desetimi člani Osservatorio, ki jih je izbral predsednik Consulta, osem predstavnikov združenj prevoznikov in naročnikov, pri čemer odlok o imenovanju teh članov med drugim določa, da so imenovani „kot predstavniki“ združenja, v katerega so včlanjeni, ali podjetja, v katerem so zaposleni.
- 33 Poleg tega mora odločitev organa Osservatorio potrditi večina njegovih članov, ne da bi predstavnik države imel pravico veta ali odločilni glas, s katerima bi bilo mogoče uravnotežiti razmerja moči med upravo in zasebnim sektorjem, kar je drugačen primer kot v okoliščinah, ki se obravnavajo v sodbah

Reiff (C-185/91, EU:C:1993:886, točka 22); Delta Schiffahrts- und Speditionsgesellschaft (C-153/93, EU:C:1994:240, točka 21); Centro Servizi Spediporto (EU:C:1995:308, točka 27), in Librandi (EU:C:1998:454, točka 35).

- 34 Tarifa, ki jo določi taka poklicna organizacija, ima lahko kljub temu državni značaj, zlasti če so člani te organizacije strokovnjaki, ki niso odvisni od zadevnih gospodarskih subjektov in so po zakonu zavezani tarife določiti ob upoštevanju ne le sektorskih interesov podjetij ali združenj podjetij, ki so jih imenovali, ampak tudi splošnih interesov in interesov podjetij v drugih sektorjih ali naročnikov zadevnih storitev (glej v tem smislu sodbe Reiff, EU:C:1993:886, točke od 17 do 19 in 24; Delta Schiffahrts- und Speditionsgesellschaft, EU:C:1994:240, točke od 16 do 18 in 23; DIP in drugi, od C-140/94 do C-142/94, EU:C:1995:330, točki 18 in 19; Komisija/Italija, C-35/96, EU:C:1998:303, točka 44, in Arduino, EU:C:2002:97, točka 37).
- 35 Po navedbah v predložitvenih odločbah nacionalni predpisi, s katerimi sta bila uvedena Consulta in Osservatorio, ne navajajo glavnih načel, ki bi jih morali upoštevati ti organi, in ne vsebujejo nobene določbe, ki bi predstavnikom poklicnih organizacij preprečevala, da delujejo v izključnem interesu svoje dejavnosti.
- 36 Poleg tega je treba glede nacionalnih določb, ki uvajajo sistem najnižjih stroškov poslovanja in dajejo Osservatoriu pooblastila za njihovo določitev, poudariti, da se člen 83a(4) spremenjene uredbe-zakona št. 112/2008 po eni strani nanaša na cilj zaščite varnosti v cestnem prometu in ureditev trga cestnega prevoza blaga za najem ali plačilo, po drugi strani pa določa, da morajo ti najnižji stroški poslovanja v vsakem primeru zagotavljati spoštovanje zakonsko določenih varnostnih meril.
- 37 Vendar se predpisi, ki se obravnavajo v postopku v glavni stvari, sklicujejo le na nedoločen pojem zaščite varnosti v prometu in poleg tega dopuščajo članom Osservatorio široko polje proste presoje in avtonomije pri določitvi najnižjih stroškov poslovanja v interesu poklicnih organizacij, ki so jih imenovali. Komisija v zvezi s tem ugotavlja, da je iz zapisnika sestanka Osservatorio razvidno, da je v primeru, ko se člani niso strinjali s področjem uporabe najnižjih stroškov poslovanja, eden od članov ugovarjal zaradi interesov poklicnega združenja, ki ga je zastopal, in ne zaradi javnih interesov.
- 38 V teh okoliščinah nacionalni predpisi, ki se obravnavajo v postopku v glavni stvari, ne vsebujejo niti postopkovnih niti materialnih pravil, ki bi lahko zagotovila, da bi Osservatorio pri določanju najnižjih stroškov poslovanja ravnal kot državni organ, ki deluje v splošno korist.
- 39 Drugič, v zvezi z vprašanjem, ali so državni organi glede določanja tarif prenesli svoja pooblastila na zasebne subjekte, je treba poudariti, da člen 83a(1), (2) in (4a) spremenjene uredbe-zakona št. 112/2008 določa le, da Osservatorio „določa“ več vrst stroškov, na katere se nanašajo nacionalni predpisi. Iz spisa, ki je bil predložen Sodišču, je razvidno, da javni organ ne izvaja nikakršnega nadzora nad ocenami organa Osservatorio glede meril pri določanju najnižjih stroškov poslovanja ali vrednosti, ki se določajo.
- 40 Prav tako ni razvidno, da bi se pri tem posvetoval z drugimi javnimi organi ali združenji, preden se ti določeni stroški prenesejo v uredbo in postanejo izvršljivi.
- 41 Iz zgoraj navedenih ugotovitev izhaja, da je treba Osservatorio – glede na njegovo sestavo in način delovanja na eni strani ter glede na to, da ni meril ne javnega interesa, ki bi bila dovolj natančno določena z zakonom, da bi zagotavljala, da bi predstavniki prevoznikov in naročnikov pri svojem delu dejansko upoštevali splošni javni interes, ki je cilj tega zakona, ne učinkovitega državnega nadzora in izvajanja pooblastil za odločanje na zadnji instanci, na drugi strani – šteti za združenje podjetij v smislu člena 101 PDEU, ko sprejema odločitve o določanju najnižjih stroškov poslovanja za cestni prevoz, kot so ti v postopku v glavni stvari.

- 42 Pravila Unije na področju konkurence se za predpise, ki so predmet postopka v glavni stvari in določajo obvezno uporabo najnižjih stroškov poslovanja, ki jih določi Osservatorio, uporabijo, le če je verjetno, da ti predpisi omejujejo konkurenco na notranjem trgu.
- 43 V zvezi s tem je treba ugotoviti, da določanje najnižjih stroškov poslovanja, katerih obvezna uporaba je določena z nacionalnimi predpisi, kot so ti v postopku v glavni stvari in ki preprečujejo podjetjem, da določijo tarife, nižje od teh stroškov, pomeni horizontalno določanje obveznih najnižjih tarif.
- 44 Glede omejevanja trgovine znotraj Skupnosti je treba zgolj spomniti, da omejevalni sporazum, ki se nanaša na celotno ozemlje države članice, že po svoji naravi utrjuje delitev trga na nacionalni ravni tako, da ovira gospodarsko prepletenost, ki jo uresničuje PDEU (glej sodbi Komisija/Italija, EU:C:1998:303, točka 48, in Manfredi in drugi, od C-295/04 do C-298/04, EU:C:2006:461, točka 45).
- 45 V skladu z zgoraj navedenim je treba ugotoviti, da določanje najnižjih stroškov poslovanja za cestni prevoz, katerih obvezna uporaba je določena z nacionalnimi predpisi, kot so ti v postopku v glavni stvari, lahko povzroči omejevanje konkurence na notranjem trgu.
- 46 Nazadnje je treba vendarle poudariti, da za predpise iz postopka v glavni stvari, ki določajo obvezno uporabo odločitve združenja podjetij, katere cilj oziroma učinek je omejevanje konkurence ali omejevanje svobode delovanja strank ali ene izmed njih, ne velja nujno prepoved, ki jo določa člen 101(1) PDEU skupaj s členom 4(3) PEU.
- 47 Za namene uporabe teh določb v obravnavanem primeru je namreč treba najprej upoštevati vse okoliščine, v katerem je bila odločitev zadevnega podjetniškega združenja sprejeta, ali učinkuje, in še posebej njene cilje. Nato je treba preučiti, ali so omejevalni učinki za konkurenco, ki iz tega izhajajo, neločljivo povezani z navedenimi cilji (glej sodbi Wouters in drugi, C-309/99, EU:C:2002:98, točka 97, in Consiglio nazionale dei geologi in Autorità garante della concorrenza e del mercato, C-136/12, EU:C:2013:489, točka 53).
- 48 V teh okoliščinah je treba preveriti, ali so omejitve, ki jih tako določajo zadevna pravila, omejene na tisto, kar je nujno za zagotovitev uresničevanja legitimnih ciljev (glej v tem smislu sodbi Meca-Medina in Majcen/Komisija, C-519/04 P, EU:C:2006:492, točka 47, in Consiglio nazionale dei geologi in Autorità garante della concorrenza e del mercato, EU:C:2013:489, točka 54).
- 49 Ne da bi bilo treba preučiti, ali se sodna praksa, navedena v točkah 47 in 48 te sodbe uporabi za nacionalne predpise, ki določajo horizontalni sporazum o cenah, zadošča ugotovitev, da predpisov iz postopka v glavni stvari nikakor ni mogoče utemeljiti z legitimnim ciljem.
- 50 V skladu s členom 83a(4) spremenjene uredbe-zakona št. 112/2008 je cilj določanja najnižjih stroškov poslovanja predvsem zaščita varnosti v cestnem prometu.
- 51 Čeprav je zaščita varnosti v cestnem prometu lahko legitimni cilj, je jasno, da take zaščite ni mogoče ne neposredno ne posredno zagotoviti z določitvijo najnižjih stroškov poslovanja.
- 52 V zvezi s tem je treba poudariti, da se predpisi iz postopka v glavni stvari zgolj splošno nanašajo na zaščito varnosti v cestnem prometu, ne da bi opredelili kakršno koli povezavo med najnižjimi stroški poslovanja in krepitev varnosti v cestnem prometu.
- 53 Poleg tega je nacionalna zakonodaja primerna za zagotavljanje navedenega cilja, le če resnično zagotavlja, da se ta cilj doseže dosledno in sistematično (glej sodbi Hartlauer, C-169/07, EU:C:2009:141, točka 55, in Attanasio Group, C-384/08, EU:C:2010:133, točka 51).

- 54 V zvezi s tem je treba poudariti, da naj bi „najnižji strošek“ v smislu člena 83a spremenjene uredbe-zakona št. 112/2008 sicer pomenil najnižji znesek, ki je objektivno določen in pod katerim naj ne bi bilo mogoče izpolnjevati obveznosti, naložene s predpisi s področja varnosti v cestnem prometu, vendar pa predpisi iz postopka v glavni stvari kljub temu določajo izjeme. Tako je na primer na podlagi člena 83a(4c) spremenjene uredbe-zakona št. 112/2008 določitev plačila za storitev prepuščena pogajalski avtonomiji strank, če gre za prevozne storitve do 100 kilometrov na dan. Prav tako odstavek 16 navedenega člena dopušča možnost, da stroški, določeni na podlagi sektorskih pogodb, odstopajo od najnižjih stroškov, ki jih je določil Osservatorio.
- 55 V vsakem primeru ukrepi, ki se obravnavajo v postopku v glavni stvari, presegajo tisto, kar je potrebno. Po eni strani ne omogočajo prevozniku, da bi dokazal, da čeprav ponuja cene, ki so nižje od določenih najnižjih tarif, v celoti izpolnjuje zahteve iz veljavnih določb na področju varnosti (glej v tem smislu sodbi z dne 2. aprila 1998 Outokumpu Oy, C-213/96, EU:C:1998:155, točka 39, in z dne 13. decembra 2005, Marks & Spencer, C-446/03, EU:C:2005:763, točke od 54 do 56).
- 56 Po drugi strani obstajajo številna pravila, vključno s pravili Unije, navedenimi v točki 7 te sodbe, ki se nanašajo posebej na varnost v cestnem prometu in določajo bolj učinkovite in manj omejujoče ukrepe, kot so na primer pravila Unije glede najdaljšega tedenskega delovnega časa, odmora, časa počitka, nočnega dela in tehnične kontrole vozil. Dosledno spoštovanje teh pravil lahko učinkovito zagotavlja ustrezno raven varnosti v cestnem prometu.
- 57 Iz tega sledi, da določanja najnižjih stroškov poslovanja ni mogoče utemeljiti z legitimnim ciljem.
- 58 Iz vseh zgoraj navedenih ugotovitev izhaja, da je treba na postavljena vprašanja odgovoriti, da je treba člen 101 PDEU v povezavi s členom 4(3) PEU, razlagati tako, da nasprotuje nacionalnim predpisom, kot so ti, ki se obravnavajo v postopku v glavni stvari, na podlagi katerih cena storitev cestnega prevoza blaga za najem ali plačilo ne more biti nižja od najnižjih stroškov poslovanja, ki jih določi organ, v katerem so pretežno predstavniki zadevnih gospodarskih subjektov.

Načela prostega pretoka in prometne politike

- 59 Glede na zgoraj navedeni odgovor razlaga členov 49 PDEU, 56 PDEU in 96 PDEU ni potrebna.

Stroški

- 60 Ker je ta postopek za stranke v postopkih v glavni stvari ena od stopenj v postopkih pred predložitvenim sodiščem, to odloči o stroških. Stroški, priglašeni za predložitev stališč Sodišču, ki niso stroški omenjenih strank, se ne povrnejo.

Iz teh razlogov je Sodišče (peti senat) razsodilo:

Člen 101 PDEU v povezavi s členom 4(3) PEU, je treba razlagati tako, da nasprotuje nacionalnim predpisom, kot so ti, ki se obravnavajo v postopku v glavni stvari, na podlagi katerih cena storitev cestnega prevoza blaga za najem ali plačilo ne more biti nižja od najnižjih stroškov poslovanja, ki jih določi organ, v katerem so pretežno predstavniki zadevnih gospodarskih subjektov.

Podpisi