Zbierka súdnych rozhodnutí

UZNESENIE SÚDNEHO DVORA (ôsma komora)

z 21. júna 2016*

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania — Článok 99 Rokovacieho poriadku Súdneho dvora — Článok 101 ZFEÚ — Cestná doprava — Cena za služby cestnej dopravy tovaru na účet iných osôb, ktorá nemôže byť nižšia, ako sú minimálne prevádzkové náklady — Hospodárska súťaž — Stanovenie nákladov Ministerstvom pre infraštruktúru a dopravu“

Vo veci C-121/16,

ktorej predmetom je návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 267 ZFEÚ, podaný rozhodnutím Tribunale di Cagliari (súd v Cagliari, Taliansko) z 28. októbra 2015 a doručený Súdnemu dvoru 29. februára 2016, ktorý súvisí s konaním:

Salumificio Murru SpA

proti

Autotrasporti di Marongiu Remigio,

SÚDNY DVOR (ôsma komora),

v zložení: predseda ôsmej komory D. Šváby (spravodajca), sudcovia J. Malenovský a M. Vilaras,

generálny advokát: M. Szpunar,

tajomník: A. Calot Escobar,

so zreteľom na rozhodnutie prijaté po vypočutí generálneho advokáta, že vec bude rozhodnutá odôvodneným uznesením v súlade s článkom 99 Rokovacieho poriadku Súdneho dvora,

vydal toto

Uznesenie

1 Tento návrh na začatie prejudiciálneho konania sa týka výkladu článku 101 ZFEÚ v spojení s článkom 4 ods. 3 ZEÚ.

2 Tento návrh bol predložený v rámci sporu medzi spoločnosťou Salumificio Murru SpA a spoločnosťou Autotrasporti di Marongiu Remigio vo veci zaplatenia sumy vo výške rozdielu medzi sumou skutočne uhradenou za rôzne služby cestnej dopravy a dlžnou sumou podľa vnútroštátnej právnej úpravy, ktorá stanovuje cenu za služby cestnej dopravy tovaru na účet iných osôb.

* Jazyk konania: taliančina.

Právny rámec

3 Cieľom zákona č. 32 z 1. marca 2005 o splnomocnení vlády na reorganizáciu normatívneho rámca odvetvia cestnej dopravy osôb a tovaru (GURI č. 57 z 10. marca 2005, s. 5) je predovšetkým zaviesť riadenú liberalizáciu a nahradiť predchádzajúci systém stanovujúci rozpätie medzi maximálnou a minimálnou povinnou sadzbou systémom založeným na zmluvnej slobode pri určovaní cien za služby cestnej dopravy.

4 Na základe splnomocnenia stanoveného zákonom č. 32 z 1. marca 2005 prijala talianska vláda rôzne legislatívne dekréty, okrem iných aj legislatívny dekrét č. 284 z 21. novembra 2005 (riadna príloha GURI č. 6 z 9. januára 2006), ktorým sa zriadila Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica (Generálna rada pre cestnú dopravu a logistiku, Taliansko) s poradnou funkciou, pričom ako orgán tejto rady sa zriadil Osservatorio sulle attività di autotrasporto (Útvar pre monitorovanie cestnej dopravy, Taliansko, ďalej len „Útvar pre monitorovanie"), ktorý je zložený z desiatich členov vymenovaných predsedom Generálnej rady pre cestnú dopravu a logistiku a ktorý vykonáva najmä funkciu monitorovania dodržiavania právnych predpisov v oblasti bezpečnosti cestnej premávky a sociálneho zabezpečenia a aktualizácie zvykov a obyčajou uplatniteľných na ústne uzavreté zmluvy o cestnej doprave tovaru.

5 Článok 83a zákonného dekrétu č. 112 z 25. júna 2008 (ďalej len „zákonný dekrét č. 112/2008") následne obmedzil rozsah liberalizácie sadzieb, ktorú zaviedol legislatívny dekrét č. 286 z 21. novembra 2005, tým, že pokiaľ ide o ústne uzavreté zmluvy, stanovil, že odmena, ktorú má zaplatiť užívateľ dopravných služieb, nesmie byť nižšia ako minimálne prevádzkové náklady, ktorých stanovením bol poverený Útvar pre monitorovanie a ktoré zahŕňajú mesačne stanovené priemerné náklady na pohonné hmoty na kilometer jazdy pre rôzne druhy vozidiel, a tiež časť prevádzkových nákladov podnikov cestnej dopravy na účet iných osôb, vyjadrenú ako percentuálny podiel priemerných nákladov na pohonné hmoty, ktorá sa stanovuje raz za polrok.

6 Článok 83a ods. 10 zákonného dekrétu č. 112/2008 stanovoval, že „kým nebudú k dispozícii rozhodnutia podľa odsekov 1 a 2 [ktoré upravovali činnosť Útvaru pre monitorovanie], Ministerstvo pre infraštruktúru a dopravu vypracuje vo vzťahu k rôznym druhom vozidiel a k jazde vyjadrenej v kilometroch indexy cien pohonných hmôt na kilometer a príslušných podielov vplyvu, a to na základe jemu dostupných údajov a mesačnej evidencie, ktorú vedie Ministerstvo pre hospodársky rozvoj, týkajúcej sa priemernej ceny motorovej nafty, a po získaní stanoviska najvýznamnejších odvetvových združení cestných dopravcov a užívateľov dopravných služieb".

7 Článok 83a ods. 11 stanovil, že „ustanovenia odsekov 3 a 10 tohto článku sa uplatňujú vo vzťahu k zmenám ceny nafty od 1. januára 2009 alebo od poslednej úpravy vykonanej po tomto dátume".

8 Ministerstvo pre infraštruktúru a dopravu preto od júna 2009 mesačne zverejňovalo údaje týkajúce sa priemerných nákladov na pohonné hmoty, a to až do 2. novembra 2011, keď Útvar pre monitorovanie zriadený v júli 2010 zverejnil príslušné tabuľky.

9 Článok 1 ods. 248 zákona č. 190/2014, ktorý nadobudol účinnosť 1. januára 2015, zmenil znenie článku 83a zákonného dekrétu č. 112/2008 tak, že stanovenie odmeny sa ponechalo na zmluvnú slobodu strán. Toto ustanovenie uvedené ako posledné, v znení zákona č. 190/2014, sa však na spor vo veci samej *ratione temporis* neuplatňuje.

Spor vo veci samej a prejudiciálne otázky

10 Salumificio Murru bola platobným rozkazom zaviazaná na zaplatenie sumy 37 136, 27 eura zvýšenej o úroky z omeškania, ako aj náklady konania a právneho zastúpenia v prospech spoločnosti Autotrasporti di Marongiu Remigio v súvislosti so zostatkom ceny za prepravné služby, ktoré podľa

ústnej zmluvy uzavretej so spoločnosťou Salumificio Murru poskytla Autotrasporti di Marongiu Remigio, zodpovedajúcemu rozdielu medzi sumou, ktorá bola zaplatená a ktorá mala byť zaplatená v zmysle článku 83a ods. 6 až 9 zákonného dekrétu č. 112/2008.

11 Salumificio Murra podala proti tomuto platobnému rozkazu odpor, pričom namietala nesúlad tohto právneho ustanovenia s Ústavou a s právom Únie. Autotrasporti di Marongiu Remigio navrhla odpor zamietnuť.

12 V tejto súvislosti vnútroštátny súd uvádza, že Súdny dvor v rozsudku zo 4. septembra 2014, API a i. (C-184/13 až C-187/13, C-194/13, C-195/13 a C-208/13, EU:C:2014:2147), rozhodol, že článok 101 ZFEÚ v spojení s článkom 4 ods. 3 ZEÚ sa má vykladať v tom zmysle, že bráni vnútroštátnej právnej úprave, ako je úprava dotknutá vo veci samej, podľa ktorej nemôže byť cena za služby nákladnej cestnej dopravy na účet iných osôb nižšia, ako sú minimálne prevádzkové náklady, ktoré stanovil orgán zložený najmä zo zástupcov dotknutých hospodárskych subjektov.

13 Uvádza však, že v rámci tejto veci Súdny dvor posudzoval inú situáciu, než o ktorej práve rozhoduje.

14 Podľa vnútroštátneho súdu v tejto veci šlo o minimálne prevádzkové náklady stanovené Útvarom pre monitorovanie, teda orgánom zloženým najmä zo zástupcov dotknutých hospodárskych subjektov, zatiaľ čo v prejednávanej veci ide o minimálne náklady stanovené Ministerstvom pre infraštruktúru a dopravu. Preto sa domnieva, že závery rozsudku zo 4. septembra 2014, API a i. (C-184/13 až C-187/13, C-194/13, C-195/13 a C-208/13, EU:C:2014:2147), nemožno uplatniť na právnu úpravu dotknutú vo veci samej.

15 Vzhľadom na úvahy uvedené v bodoch 50 až 57 rozsudku zo 4. septembra 2014, API a i. (C-184/13 až C-187/13, C-194/13, C-195/13 a C-208/13, EU:C:2014:2147), sa však vnútroštátny súd pýta, či takejto právnej úprave nebráni povinnosť uložená členským štátom neprijímať alebo nezachovávať v účinnosti opatrenia, a to ani vo forme zákonov alebo iných právnych predpisov, spôsobilé zmariť potrebný účinok pravidiel hospodárskej súťaže, ktoré sa uplatňujú na podniky.

16 Za týchto podmienok Tribunale di Cagliari (súd v Cagliari, Taliansko) rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru tieto prejudiciálne otázky:

„1. Má sa článok 101 ZFEÚ v spojení s článkom 4 ods. 3 ZEÚ vykladať v tom zmysle, že bráni vnútroštátnej právnej úprave, akou je úprava podľa článku 83a ods. 10 zákonného dekrétu č. 112/2008, v rozsahu, v akom stanovuje, že cena za služby cestnej dopravy tovaru na účet tretích osôb nemôže byť nižšia, než sú minimálne prevádzkové náklady, ktoré stanovilo Ministerstvo pre infraštruktúru a dopravu, a nemôžu ju voľne určiť zmluvné strany?

2. Možno vzhľadom na povahu verejného orgánu, ktorú má Ministerstvo pre infraštruktúru a dopravu, obmedziť pravidlá hospodárskej súťaže v rámci vnútorného trhu prostredníctvom vnútroštátnej právnej úpravy, a to na účel dosiahnutia cieľa chrániť bezpečnosť cestnej premávky?“

O prejudiciálnych otázkach

17 Článok 99 rokovacieho poriadku stanovuje, že ak je položená prejudiciálna otázka zhodná s otázkou, o ktorej už Súdny dvor rozhodol, ak možno odpoveď na takúto otázku jednoznačne vyvodiť z judikatúry alebo ak odpoveď na položenú prejudiciálnu otázku nevyvoláva žiadne dôvodné pochybnosti, Súdny dvor môže na návrh sudcu spravodajcu po vypočutí generálneho advokáta kedykoľvek rozhodnúť formou odôvodneného uznesenia.

18 V rámci tohto návrhu na začatie prejudiciálneho konania treba toto ustanovenie uplatniť.

19 Svojimi otázkami, ktoré je vhodné preskúmať spoločne, sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa článok 101 ZFEÚ v spojení s článkom 4 ods. 3 ZEÚ má vykladať v tom zmysle, že bráni vnútroštátnej právnej úprave, akou je úprava dotknutá vo veci samej, podľa ktorej cena za služby cestnej dopravy tovaru na účet iných osôb nemôže byť nižšia, než sú minimálne prevádzkové náklady, ktoré stanovil vnútroštátny správny orgán.

20 Ako vyplýva z ustálenej judikatúry Súdneho dvora, hoci je nesporné, že článok 101 ZFEÚ sa týka iba správania podnikov a nie zákonov alebo iných právnych predpisov členských štátov, nič to nemení na skutočnosti, že tento článok v spojení s článkom 4 ods. 3 ZEÚ zavádzajúcim povinnosť spolupráce medzi Európskou úniou a členskými štátmi ukladá členským štátom povinnosť, aby neprijímali alebo nezachovávali v účinnosti opatrenia, a to ani vo forme zákonov alebo iných právnych predpisov, spôsobilé zmariť potrebný účinok pravidiel hospodárskej súťaže, ktoré sa uplatňujú na podniky (rozsudok zo 4. septembra 2014, API a i., C-184/13 až C-187/13, C-194/13, C-195/13 a C-208/13, EU:C:2014:2147, bod 28, ako aj citovaná judikatúra).

21 K porušeniu článku 101 ZFEÚ v spojení s článkom 4 ods. 3 ZEÚ dôjde vtedy, ak členský štát nariadi alebo zvýhodní uzatváranie kartelových dohôd v rozpore s článkom 101 ZFEÚ, alebo posilní účinky takýchto dohôd, alebo zbaví svoju vlastnú právnu úpravu jej štátneho charakteru tým, že prenesie zodpovednosť za prijatie rozhodnutí zasahujúcich do oblasti hospodárstva na súkromné hospodárske subjekty (rozsudok zo 4. septembra 2014, API a i., C-184/13 až C-187/13, C-194/13, C-195/13 a C-208/13, EU:C:2014:2147, bod 29, ako aj citovaná judikatúra).

22 V prejednávanej veci je nesporné, že minimálne náklady uvedené v článku 83a zákonného dekrétu č. 112/2008 stanovuje samotné Ministerstvo pre infraštruktúru a dopravu po získaní stanoviska najvýznamnejších odvetvových združení cestných dopravcov a užívateľov dopravných služieb.

23 Vzhľadom na tento spôsob stanovenia minimálnych nákladov je zjavné, že členský štát nezbavil svoju vlastnú právnu úpravu jej štátneho charakteru tým, že preniesol zodpovednosť za prijatie rozhodnutí zasahujúcich do oblasti hospodárstva na súkromné hospodárske subjekty.

24 Tento záver nie je spochybnený tým, že minimálne náklady uvedené v článku 83a zákonného dekrétu č. 112/2008 sú stanovené po získaní stanoviska najvýznamnejších odvetvových združení cestných dopravcov a užívateľov dopravných služieb (pozri v tomto zmysle rozsudok zo 4. septembra 2014, API a i., C-184/13 až C-187/13, C-194/13, C-195/13 a C-208/13, EU:C:2014:2147, bod 30, ako aj citovanú judikatúru).

25 Z rovnakých dôvodov týkajúcich sa spôsobov stanovenia minimálnych nákladov uvedených v článku 83a zákonného dekrétu č. 112/2008 Ministerstvom pre infraštruktúru a dopravu sa nemožno domnievať, že právna úprava, akou je úprava dotknutá vo veci samej, umožňuje konštatovať existenciu kartelovej dohody medzi podnikmi v zmysle článku 101 ZFEÚ, ktorej uzavretie nariadili alebo uľahčili orgány verejnej moci, alebo ktorej účinky tieto orgány zosilnili.

26 Z tohto hľadiska sa situácia líši od situácie posudzovanej vo veci, v ktorej bol vydaný rozsudok zo 4. septembra 2014, API a i. (C-184/13 až C-187/13, C-194/13, C-195/13 a C-208/13, EU:C:2014:2147), kde Súdny dvor v bode 41 dospel k záveru, že Úrad pre monitorovanie treba považovať za združenie podnikov v zmysle článku 101 ZFEÚ, pokiaľ prijíma rozhodnutia, ktorými sa stanovujú minimálne prevádzkové náklady pre cestnú dopravu.

27 Vzhľadom na to nie je v prejednávanej veci potrebné posúdiť, či právna úprava dotknutá vo veci samej ukladá obmedzenia hospodárskej súťaže, ktoré sú skutočne nevyhnutné na zabezpečenie dosiahnutia legitímnych cieľov.

28 Zo všetkých predchádzajúcich úvah vyplýva, že na položenú otázku je potrebné odpovedať tak, že článok 101 ZFEÚ v spojení s článkom 4 ods. 3 ZEÚ sa má vykladať v tom zmysle, že nebráni vnútroštátnej právnej úprave, akou je úprava dotknutá vo veci samej, podľa ktorej nemôže byť cena za služby cestnej dopravy tovaru na účet iných osôb nižšia, než sú minimálne prevádzkové náklady, ktoré stanovil vnútroštátny správny orgán.

O trovách

29 Vzhľadom na to, že konanie pred Súdnym dvorom má vo vzťahu k účastníkom konania vo veci samej incidenčný charakter a bolo začaté v súvislosti s prekážkou postupu v konaní pred vnútroštátnym súdom, o trovách konania rozhodne tento vnútroštátny súd.

Z týchto dôvodov Súdny dvor (ôsma komora) rozhodol takto:

Článok 101 ZFEÚ v spojení s článkom 4 ods. 3 ZEÚ sa má vykladať v tom zmysle, že nebráni vnútroštátnej právnej úprave, akou je úprava dotknutá vo veci samej, podľa ktorej nemôže byť cena za služby cestnej dopravy tovaru na účet iných osôb nižšia, než sú minimálne prevádzkové náklady, ktoré stanovil vnútroštátny správny orgán.

Podpisy