



Teismo praktikos rinkinys

GENERALINIO ADVOKATO
NILS WAHL IŠVADA,
pateikta 2016 m. gruodžio 21 d.¹

Byla C-253/16

**Flibtravel International SA,
Leonard Travel International SA,
prieš
AAL Renting SA,
Haroune Tax SPRL,
Saratax SCS,
Ryad SCRI,
Taxis Bachir & Cie SCS
ir kt.**

(Cour d'appel de Bruxelles (Briuselio apeliacinis teismas, Belgija) prašymas priimti prejudicinį sprendimą)

„SESV 96 straipsnio 1 dalis — Taikymo sritis — Nacionalinės teisės aktai, susiję su taksi paslaugų teikimo sąlygomis — Automobilių su vairuotoju nuomos paslaugos — Draudimas rinkti klientų grupes — Draudimas vilioti klientus — Draudimas siūlyti atskiras vietas klientams — Draudimas iš anksto nustatyti paskirties vietą“

1. Šis prašymas priimti prejudicinį sprendimą susijęs su tikriausiai viena iš mažiau žinomų Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo nuostatų. Jis susijęs su SESV 96 straipsnio 1 dalies taikymo sritimi. Pagal šią nuostatą valstybėms narėms draudžiama Europos Sąjungoje atliekamoms transporto operacijoms taikyti įkainius ir sąlygas, susijusias su koku nors paramos ir apsaugos elementu, iš kurių galėtų turėti naudos viena ar kelios konkrečios įmonės ar pramonės šakos, išskyrus atvejus, kai gaunamas Komisijos leidimas. Iki šiol Teisingumo Teismas dar nėra pateikęs šios nuostatos aiškinimo gairių per prejudicinio sprendimo procedūrą.
2. Kadangi SESV 96 straipsnio 1 dalis yra gana neapibrėžta, o jos taikymo sritis neaiški, prašymą priimti prejudicinį sprendimą patekęs teismas prašo Teisingumo Teismo nustatyti, ar ši nuostata taikoma nacionalinės teisės aktams, kuriais reglamentuojamos taksi paslaugų teikimo Briuselio-sostinės regione sąlygos.
3. Toliau nurodysiu priežastis, dėl kurių SESV 96 straipsnio 1 dalis netaikytina tokiomis aplinkybėmis, kaip tos, kurios išdėstytos šiame prašyme priimti prejudicinį sprendimą.

¹ — Originalo kalba: anglų.

I. Teisinis pagrindas

A. Sąjungos teisė

4. SESV VI antraštinėje dalyje „Transportas“ esančiame 96 straipsnyje nustatyta:

- „1. Visoms valstybėms narėms draudžiama Sąjungoje atliekamoms transporto operacijoms taikyti įkainius ir sąlygas, susijusias su koku nors paramos ir apsaugos elementu, iš kurių galėtų turėti naudos viena ar kelios konkrečios įmonės ar pramonės šakos, išskyrus atvejus, kai gaunamas Komisijos leidimas.
2. Komisija savo iniciatyva ar kurios nors valstybės narės prašymu tiria šio straipsnio 1 dalyje paminėtus įkainius ir sąlygas, ypač atsižvelgdama, viena vertus, į atitinkamos regioninės ekonominės politikos reikalavimus, nepakankamai išsivysčiusių regionų poreikius ir politinių aplinkybių smarkiai veikiamų regionų problemas, o antra vertus, į tokių įkainių ir sąlygų padarinius įvairių transporto rūšių konkurencijai.

<...>.“

B. Nacionalinė teisė

5. 1995 m. balandžio 27 d. Potvarkyje dėl taksi paslaugų ir automobilių su vairuotoju nuomos paslaugų (*Ordonnance relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur*) nustatyta:

„2 straipsnis. Šiame potvarkyje:

1. „Taksi paslaugos“ – paslaugos, kurias teikiant užtikrinamas atlygintinas asmenų vežimas transporto priemonėmis su vairuotoju ir kurios atitinka toliau nurodytas sąlygas:

<...>

- (c) jeigu transporto priemonė naudojama kaip taksi, suteikiama visa transporto priemonė, o ne atskira jos vieta, o jeigu transporto priemonė naudojama kaip pasidalijamasis taksi automobilis, suteikiama ne visa transporto priemonė, o tik atskira jos vieta, gavus Briuselio-sostinės regiono vyriausybės leidimą;

- (d) paskirties vietą nustato klientas.

2. „Automobilių su vairuotoju nuomos paslaugos“ – visos atlygintino asmenų vežimo automobiliais paslaugos, kurios nėra taksi paslaugos ir kurios teikiamos naudojant lengvuosius automobilius, mišrias transporto priemones arba mikroautobusus, išskyrus transporto priemones, kurios įrengtos kaip greitosios pagalbos automobilis;

<...>

3 straipsnis. Niekas negali be [Briuselio-sostinės regiono] vyriausybės leidimo teikti taksi paslaugų naudojant vieną ar kelias transporto priemones, išvykstančias iš bendro naudojimo kelio ar kitos viešajam eismui neskirtos vietos, esančios Briuselio-sostinės regiono teritorijoje. <...>

<...>

16 straipsnis. Niekas negali be [Briuselio-sostinės regiono] vyriausybės leidimo Briuselio-sostinės regiono teritorijoje teikti automobilių su vairuotoju nuomos paslaugos naudojant vieną ar kelias transporto priemones.

Tik [Briuselio-sostinės regiono] vyriausybės išduotą leidimą turintys paslaugų teikėjai gali teikti paslaugas, kurias teikiant klientų išvykimo vieta yra Briuselio-sostinės regiono teritorijoje.“

6. 2007 m. kovo 29 d. Briuselio-sostinės regiono vyriausybės nutarime dėl taksi paslaugų ir automobilių su vairuotoju nuomos paslaugų (*Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur*)² su pakeitimais, padarytais 2014 m. kovo 27 d. dekretu³, numatyta:

„31 straipsnis. Vairuotojams draudžiama:

<...>

7. Vilioti klientus sau arba kitiems asmenims;

<...>.“

II. Faktinės aplinkybės, procesas ir pateikti klausimai

7. Pagrindinės bylos apeliančės *Flibtravel International SA* ir *Leonard Travel International SA* yra bendrovės, eksploatuojančios reguliarių autobuso maršrutą tarp Briuselio *Gare du Midi* traukinių stoties iki Šarlerua oro uosto Belgijoje.

8. Priešais *Gare du Midi* stoties autobusų stovėjimo vietą rikiuojasi furgono tipo taksi automobiliai, daugiausia vykstantys į Šarlerua oro uostą. Jų vairuotojai pasitinka iš stoties išeinančius ir autobusus link judančius keleivius ir siūlo vykti taksi už 13 EUR žmogui. Kartais vairuotojai laiko iškėlę nedidelę plastikinę kortelę su užrašu „shuttle to airport Charleroi [13 EUR]“, furgono tipo taksi automobilio ir lėktuvo nuotrauka, o kitoje pusėje yra užrašas „bus 17 EUR“. Taksi išvyksta, kai į automobilį susirenka septyni arba aštuoni keleiviai.

9. Apeliančių teigimu, apibūdinta veikla vykdoma nesilaikant taksi paslaugoms taikomų teisės aktų. Jos siekia, kad šia veikla būtų uždrausta toliau verstis.

10. 2015 m. vasario 11 d. sprendimu pirmosios instancijos teismas atmetė ieškinį, motyvuodamas tuo, kad inkriminuojamos faktinės aplinkybės nebuvo pakankamai įrodytos.

11. 2015 m. liepos 13 d. apeliančės apskundė tokį sprendimą *Cour d'appel de Bruxelles* (Apeliacinis teismas, Briuselis, Belgija). Minėtas teismas konstatavo, kad faktinės aplinkybės yra nustatytos.

2 — *Moniteur belge*, 2007 m. gegužės 3 d., p. 23526.

3 — *Moniteur belge*, 2014 m. balandžio 17 d., p. 33241.

12. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas nusprendė, kad veikla, dėl kurios skundžiamasi, pažeidžiami galiojantys teisės aktai ir kad todėl apeliacinis skundas atrodo pagrįstas. Tačiau suabejojęs, ar nagrinėjami teisės aktai atitinka ES teisę, minėtas teismas nusprendė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šiuos prejudicinius klausimus:

- „1. Ar SESV 96 straipsnio 1 dalį reikia aiškinti taip, kad ji gali būti taikoma įkainiams ir sąlygoms, kurias valstybė narė nustato taksi paslaugų veiklos vykdytojams, jeigu:
- a) taksi maršrutai driekiasi už valstybės sienų tik išimtiniais atvejais;
 - b) daug nagrinėjamų taksi klientų yra Europos Sąjungos piliečiai arba gyventojai, kurie nėra nagrinėjamos valstybės narės piliečiai ar gyventojai; ir
 - c) konkrečiomis bylos aplinkybėmis nagrinėjami taksi maršrutai jais vykstančiam keleiviui tėra vienas iš etapų ilgesnės kelionės, kurios atvykimo ar išvykimo vieta yra kitoje Sąjungos šalyje nei nagrinėjama valstybė narė?
2. Ar SESV 96 straipsnio 1 dalį reikia aiškinti taip, kad ji gali būti taikoma kitoms veiklos vykdymo sąlygoms nei tarifų sąlygos ir leidimo vykdyti nagrinėjamą vežimo veiklą gavimo sąlygos, kaip antai šioje byloje – draudimui taksi veiklos vykdytojams suteikti atskiras vietas automobilyje, užuot suteikus visą transporto priemonę, ir draudimui šiems veiklos vykdytojams patiems nustatyti klientams siūlomo maršruto paskirties vietą, dėl kurio šie veiklos vykdytojai negali rinkti ta pačia kryptimi važiuojančių klientų grupių?
3. Ar SESV 96 straipsnio 1 dalį reikia aiškinti kaip draudžiančią be Komisijos leidimo taikyti antrajame klausime nurodytas priemones:
- a) kuriomis, be kitų tikslų, siekiama bendro tikslo apsaugoti taksi veiklos vykdytojus nuo automobilių su vairuotoju nuomos įmonių konkurencijos ir
 - b) kurių konkretus poveikis konkrečiomis bylos aplinkybėmis yra apsaugoti autobusų paslaugų teikėjus nuo taksi veiklos vykdytojų konkurencijos?
4. Ar SESV 96 straipsnio 1 dalį reikia aiškinti kaip draudžiančią be Komisijos leidimo taikyti priemonę, kuria taksi veiklos vykdytojams draudžiama vilioti klientus, jeigu konkrečiomis bylos aplinkybėmis dėl šios priemonės sumažėja jų galimybė įgyti konkuruojančių autobusų paslaugų teikėjų klientų?“

13. Rašytines pastabas pateikė *Flibtravel International*, *Leonard Travel International*, *Saratax SCS* ir *AAL Renting SA*, taip pat Komisija. Remiantis Teisingumo Teismo procedūros reglamento 76 straipsnio 2 dalimi, posėdis nebuvo surengtas.

III. Analizė

A. Įžanginės pastabos

14. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas uždavė Teisingumo Teismui nemažai klausimų. Nors šiek tiek skirtingais aspektais, visais šiais klausimais iš esmės siekiama nustatyti SESV 96 straipsnio 1 dalies taikymo sritį. Kalbant konkrečiau, pagrindinis klausimas yra toks: ar ši nuostata taikoma nacionalinės teisės aktams, kuriais reglamentuojamos taksi paslaugų teikimo sąlygos?

15. Atsižvelgiant vien į SESV 96 straipsnio 1 dalies tekstą, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikuso teismo abejonės dėl šios nuostatos taikymo srities yra gana suprantamos. Tačiau, atsižvelgiant į platesnį (istorinį ir sisteminių) šios nuostatos kontekstą ir tikslą, visos abejonės dėl to, ar SESV 96 straipsnis taikytinas tokiomis aplinkybėmis, kaip šioje byloje, turėtų greitai išsisklaidyti.

16. Iš tiesų, kaip minėta, SESV 96 straipsnį retai taiko ne tik Komisija, bet ir Teisingumo Teismas savo praktikoje. Todėl šios nuostatos aiškinimą reiktų grįsti platesniu sisteminiu jos kontekstu, taip pat nepamirštant istorinių aplinkybių ir Sąjungos steigėjų diskusijų dėl šios nuostatos.

B. SESV 96 straipsnio 1 dalies taikymo sritis

1. Istorinė nuostata

17. Nuo Europos integracijos pradžios SESV 96 straipsnis išliko beveik nepakitęs. Jo 1 dalyje reglamentuojami transporto operacijų Sąjungoje įkainiai ir sąlygos, susijusios su kokiu nors paramos ar apsaugos elementu, iš kurių galėtų turėti naudos viena ar kelios konkrečios įmonės ar pramonės šakos. Atsižvelgiant į SESV 96 straipsnio ir visų pirma į jo 1 dalies kilmę, kuri siejama dar su EAPB sutartimi, šią nuostatą reikia aiškinti atsižvelgiant į jos istorines aplinkybes.

18. Šios istorinės aplinkybės rodo, kodėl, viena vertus, SESV 96 straipsnyje nurodytas transporto operacijas reikia suprasti kaip nurodančias prekių (o ne asmenų) vežimą ir kodėl, kita vertus, šiuo atveju nagrinėjami įkainiai ir sąlygos apima tik valstybių narių tarifus ir sąlygas, kurios gali turėti įtaką finansinėms prekių vežimo sąlygoms.

19. Parengiamieji EEB 80 straipsnio (dabar tai – SESV 96 straipsnis) dokumentai akivaizdžiai rodo, jog šia nuostata siekiama užtikrinti, kad įkainiai ir sąlygos, kurias valstybės narės taiko transporto operacijoms, nesukeltų muitams lygiavėčio poveikio ar diskriminacijos ir kad vežamos prekės nebūtų jais subsidijuojamos⁴. Mano nuomone, vien iš to atrodo aišku, kad SESV 96 straipsnio 1 dalimi siekiama apsaugoti laisvą prekių judėjimą, o ne konkurencinę transporto operatorių padėtį. Kitaip tariant, šia nuostata draudžiamos valstybinės priemonės, visų pirma specialieji transporto tarifai konkrečioms prekėms, dėl kurių tam tikroms įmonėms ar pramonės šakoms suteikiamas ekonominis pranašumas.

20. SESV 96 straipsnio 2 dalis leidžia daryti tą pačią išvadą. Šioje nuostatoje išvardyti galimi priemonių, kurios yra draudžiamos pagal SESV 96 straipsnio 1 dalį, pateisinimai (nepakankamai išsivysčiusių regionų poreikiai ir politinių aplinkybių smarkiai veikiamų regionų problemos). Manau, dėmesys poreikiui padėti regionams, kuriuose kyla finansinių ar politinių sunkumų, patvirtina, kad nagrinėjama nuostata nereglamentuojamas transporto paslaugų teikimas. Iš tiesų vargu ar regionų skirtumus arba

⁴ — *Comité Intergouvernemental créé par la Conférence de Messine, Rapport des Chefs de Délégation aux Ministres des Affaires Étrangères*, 1956 m. balandžio 21 d., Mae 120 F/56 (Corrigé), (Delegacijos vadovų pranešimas užsienio reikalų ministrams; toliau – P.-H. Spaak pranešimas), p. 67–69. Šiame pranešime, be kita ko, paaiškinama, kad tam tikroms prekėms taikomi lengvatiniai tarifai vertinami panašiai kaip subsidijos.

dėl politinių aplinkybių kylančias problemas galima ištaisyti vienus transporto paslaugų teikėjus vertinant palankiau nei kitus. Kaip rodo nedidelis šioje srityje Komisijos priimtų sprendimų skaičius⁵, SESV 96 straipsnio 2 dalis yra susijusi su atvejais, kai valstybės narės iš paveiktų regionų kilusiems produktams taiko lengvatines kainas ir sąlygas⁶.

21. Kaip jau aišku iš to, kas nurodyta, SESV 96 straipsniu nesiekama apsaugoti laisvo transporto paslaugų teikimo, juo labiau vietos taksi paslaugų. Iš tiesų gali kilti klausimas, kokią funkciją SESV 96 straipsnis vis dar gali atlikti šių dienų Europoje⁷. Ankstyvuojų Europos integracijos laikotarpiu ši nuostata tikrai turėjo reikšmę⁸. Taip buvo dėl diskriminacinių tarifų, kuriuos valstybės narės kartais taikydavo transporto srityje protekcionistiniais tikslais.

22. Platesnis sisteminis SESV 96 straipsnio 1 dalies kontekstas taip pat patvirtina, kad ši Sutarties nuostata netaikoma taisyklėms, kuriomis reglamentuojamas taksi paslaugų teikimas.

2. Sisteminiai argumentai

23. Pirmiausia verta pažymėti, kad SESV 95 ir 97 straipsniuose reglamentuojamas transporto operatoriaus elgesys su savo klientais (diskriminacija ir elgesys, kurio poveikis prilygsta muitams). Tokiomis teisėkūros aplinkybėmis atrodytų nelogiška teigti, kad SESV 96 straipsnyje reglamentuojamas visai kitas klausimas, būtent laisvė teikti paslaugas transporto srityje.

24. Tačiau įtikinamiausią argumentą šiam požiūriui pagrįsti galima rasti kitose Sutarties nuostatose.

25. Svarbiausia yra tai, kad jeigu SESV 96 straipsnio 1 dalis būtų taikoma nacionalinės teisės aktams, kuriais reglamentuojamas taksi paslaugų teikimas, tai akivaizdžiai prieštarautų aiškiai SESV 58 straipsnio formuluotei. Pagal šią nuostatą būtent transporto paslaugos nepatenka į laisvą paslaugų teikimą reglamentuojančių nuostatų taikymo sritį⁹. Tai reiškia, kad laisvą paslaugų teikimą transporto srityje reikia vertinti pagal bendrą transporto politiką, remiantis SESV 91 straipsniu¹⁰. Vis dėlto iki šiol tokių priemonių dar nebuvo imtasi.

26. Tokiomis aplinkybėmis, jei būtų pripažinta, kad į SESV 96 straipsnio 1 dalies taikymo sritį patenka ne tik lengvatiniai tarifai ir sąlygos, susijusios su vežamomis prekėmis, bet ir valstybių narių priimtos taisyklės, susijusios su taksi paslaugų teikimo sąlygomis, tai reikštų panašaus į numatytąjį SESV 56 straipsnyje transporto paslaugų kontrolės mechanizmo kūrimą teisminio aiškinimo keliu. To

5 — 1962 m. vasario 16 d. Komisijos sprendimas, kuriuo leidžiama taikyti specialųjį Italijos valstybinių geležinkelių tarifą Nr. 201 (OL 38, 1962, p. 3); 1964 m. vasario 26 d. Komisijos sprendimas 64/160/EEB, kuriuo leidžiama toliau taikyti bendrovės *Société nationale des chemins de fer français* (SNCF) „Conditions générales d'application des tarifs pour le transport des marchandises“ (CGATM) Bb priedą (OL 44, 1964, p. 710); 1979 m. spalio 11 d. Komisijos sprendimas 79/873/EEB, kuriuo leidžiama taikyti Italijos valstybės specialųjį tarifą Nr. 201 (OL L 269, 1979, p. 29); 1979 m. spalio 11 d. Komisijos sprendimas 79/874/EEB, kuriuo Prancūzijoje leidžiama taikyti specialiąsias tarifų priemones tam tikrų prekių vežimui keliais ir geležinkeliais (OL L 269, 1979, p. 31), ir 1991 m. rugsėjo 18 d. Komisijos sprendimas 91/523/EEB, kuriuo panaikinami Italijos geležinkelių taikomi lengvatiniai tarifai nesusipakuotos rūdės ir Sicilijoje bei Sardinijoje pagamintų ir perdirbtų produktų vežimui (OL L 283, 1991, p. 20).

6 — Taip pat žr. 2012 m. birželio 18 d. Nutarties *Transports Schiocchet – Excursions / Taryba ir Komisija*, T-203/11, nepaskelbta Rink., EU:T:2012:308, 39 ir 40 punktus.

7 — Net buvo teigiama, kad, atsižvelgiant į vidaus rinkos raidą po Suvestinio Europos akto įsigaliojimo 1986 m., SESV 96 straipsnio nuostata neteko reikšmės, žr. L. Grard „Article 76 CE“, paskelbta I. Pingel (red.), *Commentaire article par article des traités UE et CE*, 2-asis leid., Dalloz, Paryžius, 2010, p. 675–677.

8 — 1960 m. gegužės 10 d. Sprendimas *Vokietija / Vyriausioji valdyba*, 19/58, EU:C:1960:19, p. 234; 1960 m. gegužės 10 d. Sprendimas *Compagnie des hauts fourneaux et fonderies de Givors ir kt. / Vyriausioji valdyba*, 27/58–29/58, EU:C:1960:20, p. 252 ir 1969 m. liepos 9 d. Sprendimo *Italija / Komisija*, 1/69, EU:C:1969:34, 4 punktas.

9 — 2015 m. spalio 1 d. Sprendimo *Trijber ir Harmsen*, C-340/14 ir C-341/14, EU:C:2015:641, 47 punktas. Taip pat žr. generalinio advokato M. Szpunar išvados byloje *Trijber ir Harmsen*, C-340/14 ir C-341/14, EU:C:2015:505, 27 punktą.

10 — 1991 m. lapkričio 7 d. Sprendimo *Pinaud Wieger*, C-17/90, EU:C:1991:416, 7 punktas ir 2010 m. gruodžio 22 d. Sprendimo *Yellow Cab Verkehrsbetrieb*, C-338/09, EU:C:2010:814, 30 punktas.

nereikėtų daryti ne tik todėl, kad pagal SESV 58 straipsnį transporto paslaugos konkrečiai pašalinamos iš SESV 56 straipsnio taikymo srities, bet ir todėl, kad ES teisės aktų leidėjas iki šiol nėra priėmęs antrinės teisės aktų, kuriais bendros transporto politikos srityje būtų liberalizuotas taksi paslaugų teikimas.

27. Iš tiesų, užuot užtikrinus laisvą paslaugų teikimą transporto srityje, SESV 96 straipsnio 1 dalyje, kaip paaiškinta, reglamentuojamos valstybinės priemonės, panašios į valstybės pagalbą vienai ar daugiau konkrečių įmonių ar pramonės šakų. Taip yra todėl, kad valstybės valdžios institucijų reguliuojamieji veiksmai, kuriais užtikrinami palankūs tam tikrų prekių vežimo tarifai ir sąlygos, gali turėti panašų poveikį kaip valstybės pagalba. Šiuo požiūriu SESV 96 straipsnis yra tarsi *lex specialis*, kalbant apie transporto tarifus ir sąlygas, palyginti su SESV 107 straipsnyje įtvirtintu bendroju valstybės pagalbos draudimu. Tačiau, kitaip nei SESV 107 straipsnyje, SESV 96 straipsnio 1 dalyje nereikalaujama, kad tikrinamos priemonės būtų susijusios su valstybės išteklių naudojimu. Bet kuriuo atveju, kaip ir kitų rūšių valstybės pagalbą, lengvatinius tarifus ir sąlygas turi patvirtinti Komisija¹¹.

28. Remdamasis tuo, kas išdėstyta, darau išvadą, kad SESV 96 straipsnio 1 dalis netaikytina tokioms sąlygoms, kaip nagrinėjamos pagrindinėje byloje, kurias valstybė narė nustato taksi paslaugų operatoriams.

IV. Išvada

29. Atsižvelgdamas į pateiktus argumentus, siūlau Teisingumo Teismui taip atsakyti į *Cour d'appel de Bruxelles* (Apeliacinis teismas, Briuselis, Belgija) pateiktus klausimus: SESV 96 straipsnio 1 dalis netaikytina tokioms sąlygoms, kaip nagrinėjamos pagrindinėje byloje, kurias valstybė narė nustato taksi paslaugų operatoriams.

11 — Dėl pavyzdžių žr. 5 išnašą.