



Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (трети състав)

15 март 2017 година *

„Преюдициално запитване — Член 96 ДФЕС — Приложимост — Национална правна уредба, която забранява предлагането на отделни места на клиенти при предоставянето на таксиметрови услуги — Национална правна уредба, която забранява предварително определяне на дестинацията при предоставянето на таксиметрови услуги — Национална правна уредба, която забранява примамването на клиенти при предоставянето на таксиметрови услуги“

По дело C-253/16

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 267 ДФЕС от Апелативен съд Брюксел (Белгия) с акт от 21 април 2016 г., постъпил в Съда на 3 май 2016 г., в рамките на производство по дело

FlibTravel International SA,

Léonard Travel International SA

срещу

AAL Renting SA,

Haroune Tax SPRL,

Saratax SCS,

Ryad SCRI,

Taxis Bachir & Cie SCS,

Abdelhamid El Barjraji,

Abdelouahab Ben Bachir,

Sotax SCRI,

Mostapha El Hammouchi,

Boughaz SPRL,

Sahbaz SPRL,

Jamal El Jelali,

* Език на производството: френски.

Mohamed Chakir Ben Kadour,
Taxis Chalkis SCRL,
Mohammed Gheris,
Les délices de Fes SPRL,
Abderrahmane Belyazid,
E.A.R. SCS,
Sotrans SPRL,
B.M.A. SCS,
Taxis Amri et Cie SCS,
Aramak SCS,
Rachid El Amrani,
Mourad Bakkour,
Mohamed Agharbiou,
Omar Amri,
Jmili Zouhair,
Mustapha Ben Abderrahman,
Mohamed Zahyani,
Miltotax SPRL,
Lextra SA,
Ismael El Amrani,
Farid Benazzouz,
Imad Zoufri,
Abdel-Ilah Bokhamy,
Ismail Al Bouhali,
Bahri Messaoud & Cie SCS,
Mostafa Bouzid,
BKN Star SPRL,

M.V.S. SPRL,
A.B.M.B. SCS,
Imatrans SPRL,
Reda Bouyaknouden,
Ayoub Tahri,
Moulay Adil El Khatir,
Redouan El Abboudi,
Mohamed El Abboudi,
Bilal El Abboudi,
Sofian El Abboudi,
Karim Bensbih,
Hadel Bensbih,
Mimoun Mallouk,
Abdellah El Ghaffouli,
Said El Aazzoui,

СЪДЪТ (трети състав),

състоящ се от: L. Bay Larsen, председател на състава, M. Vilaras, J. Malenovský, M. Safjan и D. Šváby (докладчик), съдии,

генерален адвокат: N. Wahl,

секретар: A. Calot Escobar,

предвид изложеното в писмената фаза на производството,

като има предвид становищата, представени:

- за FlibTravel International SA и Léonard Travel International SA, от P. Frühling, адвокат,
- за AAL Renting SA и Haroune Tax SPRL, от V. Defraiteur, адвокат,
- за Saratax SCS, Ryad SCRI, Taxis Bachir & Cie SCS, Abdelhamid El Barjaji, Abdelouahab Ben Bachir, Sotax SCRI, Mostapha El Hammouchi, Boughaz SPRL, Sahbaz SPRL, Jamal El Jelali, Mohamed Chakir Ben Kadour, Taxis Chalkis SCRL, Mohammed Gheris, Les délices de Fes SPRL, Abderrahmane Belyazid, E.A.R. SCS, Sotrans SPRL, B.A. SCS, Taxis Amri и Cie SCS, Aramak SCS, Rachid El Amrani, Mourad Bakkour, Mohamed Agharbiou, Omar Amri, Jmili Zouhair, Mustapha Ben Abderrahman, Mohamed Zahyani, Miltotax SPRL, Lextra SA, Ismael El Amrani, Farid Benazzouz, Imad Zoufri, Abdel-Ilah Bokhamy, Ismail Al Bouhali, Bahri Messaoud & Cie SCS,

Mostafa Bouzid, BKN Star SPRL, M.V.S. SPRL, A.B.M.B. SCS, Imatrans SPRL, Reda Bouyaknouden, Ayoub Tahri, Moulay Adil El Khatir, Redouan El Abboudi, Mohamed El Abboudi, Bilal El Abboudi, Sofian El Abboudi, Karim Bensbih, Hadel Bensbih, Mimoun Mallouk, Abdellah El Ghaffouli и Said El Aazzoui, от D. Ribant и I. Ferrant, адвокати,

— за Европейската комисия, от W. Mölls и J. Hottiaux, в качеството на представители,

след като изслуша заключението на генералния адвокат, представено в съдебното заседание от 21 декември 2016 г.,

постанови настоящото

Решение

- 1 Преюдициалното запитване е относно тълкуването на член 96, параграф 1 ДФЕС.
- 2 Запитването е отправено в рамките на производство по иск за преустановяване на неправомерни действия, предявен от Flibtravel International SA (наричано по-нататък „FlibTravel“) и Léonard Travel International SA (наричано по-нататък „Léonard Travel“), дружества, които обслужват редовни междуградски линии за превоз на пътници с автобус, срещу физически и юридически лица, които осъществяват дейност, съответно като шофьори на такси и като таксиметрови оператори, за действия, представляващи нелоялна конкуренция, каквато ищците твърдят, че понасят от ответниците.

Белгийската правна уредба

- 3 Ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale, du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur (Наредба на регион Брюксел-столица от 27 април 1995 г. относно таксиметровите услуги и услугите за отдаване под наем на превозни средства с шофьор) (*Moniteur belge* от 1 юни 1995 г., стр. 15510), изменена с ordonnance du 20 juillet 2006 (Наредба от 20 юли 2006 г.) (*Moniteur belge* от 29 септември 2006 г.) (наричана по-нататък „Наредбата от 27 април 1995 г.“), предвижда в член 2, параграфи 1 и 2:

„1) „таксиметрови услуги“ са тези, които осигуряват с моторни превозни средства превоз с шофьор на лица срещу заплащане и които отговарят на следните условия:

- a) превозното средство, от типа на леките автомобили, автомобилите, предназначени едновременно за превоз на пътници и товари, или микробусите по смисъла на Кралски декрет от 15 март 1968 г. за въвеждане на общ правилник за техническите условия, на които трябва да отговарят моторните превозни средства и техните ремаркета, техните съставни части и устройства за безопасност, според вида на конструкцията и оборудването си, е годно да превозва най-много девет лица, включително шофьора, и е предназначено за това;
- b) превозното средство се предлага публично или на определено място за паркиране на обществени места по смисъла на Общия правилник за движението по пътищата, или на всяко друго място, което не е част от обществената пътна мрежа;
- c) когато превозното средство се използва като такси, на пътниците се предоставя самото превозно средство, а не всяко от местата в него, а когато превозното средство се използва като такси за съвместно ползване с разрешението на Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale [правителството на регион Брюксел-столица], на пътниците се предоставя всяко от местата в превозното средство, а не самото превозно средство;

d) дестинацията се определя от клиента.

2. „услуги за отдаване под наем на превозни средства с шофьор“ са всички услуги за превоз на пътници срещу заплащане, които не са таксиметрови услуги и които се осъществяват посредством превозни средства от типа на леките автомобили, автомобилите, предназначени едновременно за превоз на пътници и товари, или микробусите, с изключение на превозните средства, оборудвани като линейки“.

4 Съгласно член 3, първа алинея от тази наредба:

„Без разрешение на правителството никой не може да упражнява таксиметрова дейност посредством едно или няколко превозни средства, които потеглят от обществено място или от всяко друго място, което не е част от обществената пътна мрежа, намиращо се на територията на Région de Bruxelles-Capitale [регион Брюксел-столица]“.

5 Член 16 от тази наредба гласи:

„Без разрешение на правителството никой не може да упражнява на територията на регион Брюксел-столица дейност по наемане на превозни средства с шофьор посредством едно или повече превозни средства.

Единствено лицата, които притежават издадено от правителството разрешение, могат да предоставят услуги, чийто изходен пункт за ползвателя се намира на територията на регион Брюксел-столица.

[...]“.

6 Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles Capitale, du 29 mars 2007, relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur (Постановление на правителството на регион Брюксел-столица от 29 март 2007 г. относно таксиметровите услуги и услугите за отдаване под наем на превозни средства с шофьор (*Moniteur belge* от 3 май 2007 г., стр. 23526), изменено с arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, du 27 mars 2014 (Постановление на правителството на регион Брюксел-столица от 27 март 2014 г.) (*Moniteur belge* от 17 април 2014 г.), в член 31, точка 7 въвежда забрана за шофьорите „да примамват клиенти сами или посредством други лица“.

Спорът в главното производство и преюдициалните въпроси

7 Въз основа на споразумение за преотдаване на концесия, сключено с летище Brussels South Charleroi Airport, FlibTravel и Léonard Travel обслужват редовна междуградска автобусна линия между железопътната гара Gare de Bruxelles-Midi в Брюксел (Белгия) и летището на Шарлероа (Белгия).

8 На 21 май 2014 г. FlibTravel и Léonard Travel сезират председателя на работещия на френски език търговски съд Брюксел (Белгия) с иск срещу ответниците в главното производство за преустановяване на действия, за които те твърдят, че противоречат на почтените търговски практики, тъй като се извършват в нарушение на член 2, параграф 1, букви с) и d) от Наредбата от 27 април 1995 г.

9 В подкрепа на иска си за преустановяване на неправомерните действия те изтъкват, че на гара Bruxelles-Midi ответниците в главното производство или работещи за тяхна сметка лица примамват пътниците, които отиват на летището на Шарлероа, за да ги групират в „таксита от типа микробус“ и след това, когато тези таксита се запълнят, да ги превозят до тази

дестинация. Поради това те упрекуват ответниците по-конкретно за това, че групират пътници с еднаква дестинация, прилагат цени на услугата на пътник, а не на превозно средство, и действат чрез примамване на клиенти.

- 10 С решение от 11 февруари 2015 г. председателят на тази юрисдикция отхвърля всички искания на FlibTravel и Léonard Travel, тъй като смята, че твърдените факти не са доказани.
- 11 На 13 юли 2015 г. ищците в главното производство подават въззивна жалба срещу това решение до Cour d'appel de Bruxelles (Апелативен съд Брюксел) (Белгия).
- 12 Тази юрисдикция смята, че по силата на член 2, параграф 1, букви с) и d) от Наредбата от 27 април 1995 г. таксиметровите оператори не могат нито да поставят на разположение на пътниците си отделни места, вместо цялото превозно средство, нито да определят предварително дестинацията им. Тя смята също, че спорните практики представляват примамване на клиенти по смисъла на член 31, точка 7 от *arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles Capitale du 29 mars 2007, relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur* (Постановление от 29 март 2007 г. на правителството на регион Брюксел-столица относно таксиметровите услуги и услугите за отдаване под наем на превозни средства с шофьор), изменено с *arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 mars 2014* (Постановление на правителството на регион Брюксел-столица от 27 март 2014 г.). Тя е на мнение, че тези практики представляват нарушения на посочените разпоредби и действия, противоречащи на почтените търговски практики. Поради това тези практики били забранени и по искане на заинтересованото лице могло да се издаде заповед за преустановяването им.
- 13 Запитващата юрисдикция обаче има съмнения относно съответствието на посочените разпоредби с член 96, параграф 1 ДФЕС по-конкретно поради това че Европейската комисия не била уведомена за Наредбата от 27 април 1995 г.
- 14 Тя се пита по-конкретно дали приложимостта на член 96, параграф 1 ДФЕС спрямо висящия пред нея спор, доколкото тази разпоредба визира „транспортната дейност, осъществявана в рамките на Съюза“, предполага разглежданият транспорт да има транснационално измерение. Тя отбелязва, че транспортните услуги, с които е сезирана, поради международния характер на гарата и летището, за които става въпрос, не се ползват само от граждани на държавата. Тя се пита също как трябва да се тълкуват думите „цени и условия“, съдържащи се в посочената разпоредба, както и дали позволената от нея защита на определени производства се прилага спрямо транспортна дейност като предлагането на таксиметрови услуги.
- 15 При тези обстоятелства и след като поставя на страните въпрос за съвместимостта на разпоредбите на Наредбата от 27 април 1995 г. с член 96, параграф 1 ДФЕС, Апелативният съд Брюксел (Белгия) решава да спре производството и да постави на Съда следните преюдициални въпроси:
 - „1) Следва ли член 96, параграф 1 ДФЕС да се тълкува в смисъл, че може да се прилага спрямо наложените от държава членка на таксиметровите оператори цени и условия, когато:
 - а) съответните таксиметрови курсове се осъществяват извън националните граници единствено по изключение;
 - б) значителна част от клиентелата на разглежданите предприятия за таксиметров превоз се състои от граждани на Европейския съюз или постоянно пребиваващи в него лица, които не са граждани на съответната държава членка или постоянно пребиваващи в нея; и
 - в) при конкретните обстоятелства по делото, за пътника спорните таксиметрови курсове много често са само етап от едно по-дълго пътуване с място на пристигане или място на отпътуване в държава от Съюза, различна от разглежданата държава членка?

- 2) Трябва ли член 96, параграф 1 ДФЕС да се тълкува в смисъл, че може да се прилага спрямо условията за упражняване на дейността — различни от ценовите условия и условията за получаване на разрешително за упражняване на съответната транспортна дейност — каквито в случая са забраната за таксиметровите оператори да предоставят [на пътниците] отделни места, вместо цялото превозно средство, и забраната за тези оператори да определят сами дестинацията на предложено на клиентите пътуване, което означава, че операторите не могат да групират клиентите с една и съща дестинация?
- 3) Трябва ли член 96, параграф 1 ДФЕС да се тълкува в смисъл, че забранява — освен ако Комисията не разреши — мерки като посочените във втория въпрос:
 - а) чиято основна цел, наред с останалите цели, е да защити таксиметровите оператори от конкуренцията на предприятията, които отдават под наем превозни средства с шофьор; и
 - б) чийто специфичен резултат при конкретните обстоятелства по делото е защитата на операторите на междуградски автобуси от конкуренцията на таксиметровите оператори?
- 4) Трябва ли член 96, параграф 1 ДФЕС да се тълкува в смисъл, че забранява — освен ако Комисията не разреши — мярка, която не допуска таксиметровите оператори да примамват клиенти, когато при конкретните обстоятелства по делото в резултат на тази мярка намаляват възможностите на тези оператори да привличат клиентите на конкурентен оператор на междуградски автобуси?“.

По преюдициалните въпроси

- 16 С втория си въпрос, който следва да се разгледа на първо място, запитващата юрисдикция по същество иска да се установи дали член 96, параграф 1 ДФЕС трябва да се тълкува в смисъл, че е приложим спрямо национална правна уредба като разглежданата в главното производство, уреждаща условията за предоставяне на таксиметровите услуги.
- 17 Тази разпоредба предвижда, че налагането от страна на държава членка във връзка с транспортната дейност, осъществявана в рамките на Съюза, на цени и условия, които съдържат елемент на подкрепа или на защита на интересите на едно или повече определени предприятия или производства, е забранено, освен ако това не е разрешено от Комисията.
- 18 Съгласно постоянната съдебна практика при тълкуването на разпоредба на правото на Съюза трябва да се взема предвид не само нейният текст, но и контекстът ѝ и целите на правната уредба, от която тя е част (решение от 16 ноември 2016 г., Hemming и др., C-316/15, EU:C:2016:879, т. 27 и цитираната съдебна практика).
- 19 В това отношение от текста на член 96, параграф 1 ДФЕС се установява, че неговата цел е да регламентира националните правни норми относно цените и условията, приложими спрямо извършваната в рамките на Съюза транспортна дейност, които съдържат елемент на подкрепа или на защита на интересите на едно или повече определени „предприятия“ или производства.
- 20 Целта на тази разпоредба е да се избегне приемането от страна на държавите членки на мерки за подкрепа или защита, които косвено са от полза за клиентите на съответния оператор, който прилага по отношение на тях посочените цени и условия, а не мерки за подкрепа или защита, които пряко са от полза за други оператори, които са в конкурентни отношения със съответния оператор.

- 21 Това тълкуване се потвърждава от член 96, параграф 2 ДФЕС, въз основа на който, за да разреши мярка, която по принцип е забранена от член 96, параграф 1 ДФЕС, Комисията взема предвид по-специално необходимостта от съответна регионална икономическа политика, нуждите на по-слабо развитите райони и проблемите на райони, сериозно засегнати от политически обстоятелства.
- 22 При това положение член 96, параграф 1 ДФЕС трябва да се тълкува в смисъл, че не се прилага спрямо национална правна уредба като разглежданата в главното производство.
- 23 Впрочем тълкуването в обратен смисъл, което поддържат ответниците в главното производство, би могло да се отрази неблагоприятно на полезния ефект на член 58 ДФЕС, който налага, в съответствие с член 91 ДФЕС, прилагането на принципите на свободно предоставяне на транспортни услуги да се осъществява посредством изпълнението на общата транспортна политика (вж. решение от 22 декември 2010 г., Yellow Cab Verkehrsbetrieb, C-338/09, EU:C:2010:814, т. 30), тъй като тогава член 96, параграф 1 ДФЕС би довел до непосредствена забрана на голяма част от мерките, които могат да се квалифицират като ограничения на свободното предоставяне на транспортни услуги, без такава норма да е била приета от законодателя на Съюза.
- 24 С оглед на изложеното по-горе на втория въпрос следва да се отговори, че член 96, параграф 1 ДФЕС трябва да се тълкува в смисъл, че не се прилага спрямо ограничения като разглежданите в главното производство, наложени на таксиметровите оператори.
- 25 Предвид отговора на втория въпрос не е необходимо да се отговаря на другите въпроси.

По съдебните разноски

- 26 С оглед на обстоятелството, че за страните в главното производство настоящото дело представлява отклонение от обичайния ход на производството пред запитващата юрисдикция, последната следва да се произнесе по съдебните разноски. Разходите, направени за представяне на становища пред Съда, различни от тези на посочените страни, не подлежат на възстановяване.

По изложените съображения Съдът (трети състав) реши:

Член 96, параграф 1 ДФЕС трябва да се тълкува в смисъл, че не се прилага спрямо ограничения като разглежданите в главното производство, наложени на таксиметровите оператори.

Подписи