

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (ТРЕТИ СЪСТАВ)

22 декември 2010 година \*

По дело С-338/09

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 234 ЕО от Unabhängiger Verwaltungssenat Wien (Австрия) с акт от 29 юли 2009 г., постъпил в Съда на 24 август 2009 г., в рамките на производство по дело

**Yellow Cab Verkehrsbetriebs GmbH**

срещу

**Landeshauptmann von Wien,**

СЪДЪТ (трети състав),

състоящ се от: г-н К. Lenaerts, председател на състав, г-н D. Šváby, г-жа R. Silva de Lapuerta, г-н E. Juhász (докладчик) и г-н T. von Danwitz, съдии,

\* Език на производството: немски.

генерален адвокат: г-н P. Cruz Villalón,  
секретар: г-н A. Calot Escobar,

предвид изложеното в писмената фаза на производството,

като има предвид становищата, представени:

- за Yellow Cab Verkehrsbetriebs GmbH, от адв. W. Punz, Rechtsanwalt,
- за австрийското правителство, от г-жа C. Pesendorfer, в качеството на представител,
- за германското правителство, от г-н M. Lumma и г-н J. Möller, в качеството на представители,
- за италианското правителство, от г-жа G. Palmieri, в качеството на представител, подпомагана от г-н P. Gentili, avvocato dello Stato,
- за Комисията на Европейските общности, от г-н G. Braun, г-жа N. Yerrell и г-н I. Rogalski, в качеството на представители,

след като изслуша заключението на генералния адвокат, представено в съдебното заседание от 30 септември 2010 г.,

ПОСТАНОВИ НАСТОЯЩОТО

## Решение

- 1 Преюдициалното запитване се отнася до тълкуването на приложимите в сектора на транспорта релевантни разпоредби от правото на Съюза в областта на свободата на установяване, свободното предоставяне на услуги и конкуренцията.
  
- 2 Запитването е отправено в рамките на спор между Yellow Cab Verkehrsbetriebs GmbH (наричано по-нататък „Yellow Cab“), установено в Мюнхен (Германия), и Landeshauptmann von Wien (министър-председател на провинция Виена) по повод отказа да се предостави на това дружество разрешително за обслужване на редовна автобусна линия за превоз на лица на територията на град Виена (Австрия).

## Правна уредба

### *Правна уредба на Съюза*

- 3 На основание член 71, параграф 1, буква а) ЕО, понастоящем член 91, параграф 1, буква а) ДФЕС, който оправомощава Съвета на Европейския съюз да установява в съответствие с предвидената в тази разпоредба процедура общи

правила, приложими към международния транспорт от и към територията на държава членка или преминаване през територията на дадена държава членка, Съветът приема Регламент (ЕИО) № 684/92 от 16 март 1992 година относно общите правила за международен превоз на пътници с автобус (ОВ L 74, стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 6, том 2, стр. 34), изменен с Регламент (ЕО) № 11/98 на Съвета от 11 декември 1997 година (ОВ L 4, 1998 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 6, том 3, стр. 3, наричан по-нататък „Регламент № 684/92“).

- 4 Член 7 от Регламент № 684/92, озаглавен „Процедура за издаване на разрешително“, предвижда в параграф 4:

„Разрешителното не се издава, ако:

[...]

г) се установи, че съответният превоз, който е предмет на заявлението, ще застраши пряко съществуването на вече оторизирани редовни линии, освен в случаите, когато тези редовни линии се обслужват само от един превозвач или група превозвачи;

д) изглежда, че обслужването на линии, които са обхванати в заявлението, е насочено единствено към най-доходоносните от съществуващите линии по съответните [маршрути];

[...]“

- 5 На основание член 71, параграф 1, буква б) ЕО, понастоящем член 91, параграф 1, буква б) ДФЕС, който оправомощава Съвета да установява условията, при които превозвачите, които не пребивават в държава членка, могат да извършват транспортни услуги в тази държава, Съветът приема Регламент № (ЕО) № 12/98 от 11 декември 1997 година относно условията, при които превозвачи, установени извън държава членка, могат да извършват вътрешни автомобилни пътнически транспортни услуги в границите на държава членка (ОВ L4, 1998 г., стр. 10; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 4, стр. 184), чийто член 1 гласи:

„На всеки превозвач, който извършва автомобилни пътнически транспортни услуги за [чужда] сметка [...] или срещу възнаграждение и който притежава лиценз на Общността, предвиден в член 3а от Регламент (ЕИО) 684/92 [...], се разрешава съгласно условията, предвидени в настоящия регламент, и без дискриминация на базата на националност или място на установяване, временно да извършва международни автомобилни пътнически услуги за [чужда] сметка [...] или срещу възнаграждение в друга държава членка, по-долу наричана [„приемащата държава членка“], без от него да се изисква да има седалище или друго установяване във въпросната държава.

“Такива транспортни услуги по-долу са наричани „каботажни [превози]“.

- 6 Член 2 от този регламент гласи:

„За целите на настоящия регламент:

- 1) „редовни услуги“ означава услуги [по извършване] на превоз на пътници [с определена честота и] по определени маршрути, като пътниците се качват и слизат на предварително определени места за спиране. Редовните услуги са достъпни за всички, като, когато е необходимо, подлежат на задължителна резервация.

Редовността на услугата не се влияе от изменения в оперативните условия;

- 2) „специални редовни услуги“ означава [...] редовни услуги [по извършване на превоз на определени категории пътници, като се изключват всички останали пътници,] [с определена честота и] по определени маршрути, като пътниците се качват и слизат на предварително определени места за спиране.

Специалните редовни услуги включват:

- a) превоз на работници между дома и работното им място;
- б) превоз до и от учебното заведение на ученици и студенти;
- в) превоз на военнослужещи и техните семейства от домовете до района на казармите.

Фактът, че специалната услуга може да се променя според нуждите на използващите я, не променя статута ѝ на редовна услуга.

- 3) „нередовни услуги“ означава услуги, които не попадат в определението за редовни услуги [включително специалните редовни услуги] и чиято основна характеристика е, че [се] извършват превози на групи, събрани по

инициатива на клиент или на самия превозвач. Подобни услуги не губят статута си на нередовни, ако причината за това е единствено, че се извършват [с определена честота];

[...]“

7 Съгласно член 3 от същия регламент:

„Каботажни [превози] са разрешени за следните видове услуги:

- 1) специални редовни услуги, при условие че са [включени в] договор сключен между организатора и превозвача;
- 2) нередовни услуги;
- 3) редовни услуги, при условие че се извършват от превозвачи, установени извън [приемащата държава членка] по време на редовна международна услуга в съответствие с Регламент (ЕИО) № 684/92.

Каботажни [превози] не могат да се извършват извън рамките на тези международни услуги.

Градските и извънградските услуги са извън обхвата на тази точка.

„Градски и извънградски услуги“ означава транспортни услуги, които задоволяват нуждите на градския център или градските квартали, както и нуждата от транспорт между тях и обграждащите ги крайградски зони“.

- 8 Регламенти № 684/92 и № 12/98 ще бъдат отменени, считано от 4 декември 2011 г., с Регламент (ЕО) № 1073/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 година относно общите правила за достъп до международния пазар на автобусни превози и за изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006 (ОВ L 300, стр. 88). Ето защо Регламенти № 684/92 и № 12/98 са приложими *ratione temporis* към обстоятелствата по главното производство.
  
- 9 Регламент (ЕИО) № 1191/69 на Съвета от 26 юни 1969 година относно действията на държавите членки по задължения, присъщи на концепцията за обществена услуга в железопътния, автомобилния и вътрешноводния транспорт (ОВ L 156, стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 1, стр. 25), изменен с Регламент (ЕИО) № 1893/91 на Съвета от 20 юни 1991 година (ОВ L 169, стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 2, стр. 59, наричан по-нататък „Регламент № 1191/69“), който е приложим *ratione temporis* към фактите по главното производство, съдържа в член 2, параграф 1 следното определение:

„Задължения за обществени услуги“ означава задължения, които въпросните транспортни предприятия, ако изхождат само от своите търговски интереси, не биха поели или не биха поели в същата степен или при същите условия“.

- 10 Регламент № 1191/69 е отменен, считано от 3 декември 2009 г., с Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 година относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт и за отмяна на Регламенти (ЕИО) № 1191/69 и (ЕИО) № 1107/70 на Съвета (ОВ L 315, стр. 1). В член 2, буква д) от този регламент се



съдържа определение на понятието „задължение за обществена услуга“, чието съдържание съответства по същество на това в член 2, параграф 1 от Регламент № 1191/69.

*Националната правна уредба*

- 11 Член 1 от австрийския Закон за автобусните линии (Kraftfahrliniengesetz, BGBl. I, 203/1999) в редакцията му, приложима към делото по главното производство (BGBl. I, 153/2006, наричан по-нататък „KfLG“), озаглавен „Определения, съдържание и обхват на лицензите“, гласи:

„1. Превозът по автобусни линии представлява редовен автобусен превоз на лица, извършван от автобусни превозвачи по определен маршрут, като пътниците се качват и слизат на предварително определени места за спиране. Превозът по автобусни линии е общодостъпен, освен при наличие на изискване за резервация.

[...]

3. За извършване на национален и трансграничен превоз по автобусни линии по смисъла на параграф 1 е необходимо предоставянето на концесия, а за превоза по автобусни линии, чиято крайна спирка се намира на територията на държави членки [...] или на страни по Споразумението за европейско икономическо пространство или на територията на Швейцария, се изисква разрешително, приравнено на тази концесия“.

- 12 Член 2 от KfLG, озаглавен „Задължение за подаване на заявление за предоставяне на концесия и разрешително, съдържание на заявлението за предоставяне на концесия“, предвижда, че за предоставянето на концесия или разрешително

е необходимо превозвачът да подаде заявление пряко до компетентния орган и уточнява данните, които то трябва да съдържа, по-конкретно за името или фирмата и мястото на установяване на заявителя, неговата надеждност, неговите технически и финансови възможности, маршрутът на исканата линия, желанието срок на концесията, цените за превоз, които ще прилага, и оборудването на превозните средства, които ще използва.

- 13 Член 3 от този закон, озаглавен „Надзорни органи“, гласи в параграф 1, че министър-председателят на провинцията (Landeshauptmann) е компетентен да предостави концесията, предвидена в член 1 от същия закон.
- 14 Член 7 от този закон, озаглавен „Условия за предоставяне на лиценз и основания за отказ“, гласи в параграф 1:

„Концесията се предоставя, когато:

- 1) кандидатът концесионер или евентуално операторът по член 10, параграф 5 е подходящ поради своята надеждност и професионализъм и освен това разполага със съответните финансови средства;
- 2) кандидатът концесионер е австрийски гражданин, ако е физическо лице, или има седалище на територията на страната, ако е предприятие (член 1, параграф 2, точка 2). Приравняват се на австрийски кандидати концесионери гражданите на други държави членки [...] или на страна по Споразумението за европейско икономическо пространство и предприятията от тези държави, които също така имат седалище или постоянен обект на националната територия;

- 3) Начинът на обслужване гарантира целесъобразното и икономично задоволяване на съответните транспортни нужди, и
  
- 4) същата не е в разрез с обществените интереси. Това основание за отказ е приложимо в частност, когато

[...]

- б) исканият превоз по автобусна линия може да застраши изпълнението на задачите за превоз от страна на транспортните предприятия в транспортната зона (член 14, параграфи 1—3), към която исканата линия принадлежи изцяло или отчасти, или
  
- в) исканият превоз по автобусна линия до известна степен се припокрива с транспортна мрежа, която съответства в по-голяма степен на обществените нужди и е организирана от транспортните предприятия в транспортната зона, в която (член 14, параграф 4) исканата линия се намира изцяло или отчасти, и едно от тези предприятия извърши необходимото подобрене на транспортната услуга в подходящ срок от най-много шест месеца, който се определя от контролния орган“.

15 Член 14 от KfIG, озаглавен „Транспортна зона“, има следното съдържание:

„1. Границите на транспортната зона по член 7, параграф 1, точка 4, буква б), се очертават така, че исканата транспортна линия да не може да породи отрицателни последици върху предоставена концесия за обществен превоз.

2. Изпълнението на задачи за превоз е застрашено, когато транспортно предприятие понесе тежки вреди при извършването на обществен превоз, както е случаят при намаляване на приходите от застрашената линия, което очевидно накърнява нейната рентабилност.

3. Ако в резултат от предоставянето на нова концесия или на промяна в маршрута на съществуваща концесия, транспортно предприятие заяви, че неговите приходи са намалели и това очевидно застрашава рентабилността му, то трябва да съобщи на надзорния орган данните, част от които са известни само на него и въз основа на които този орган би могъл да прецени последиците от намаляването на приходите върху рентабилността на въпросната линия.

4. Транспортна зона по смисъла на член 7, параграф 1, точка 4, буква в) е зоната, в която вече съществуващата линия за автобусен превоз отговаря на транспортните нужди“.

### **Спорът по главното производство и преюдициалните въпроси**

<sup>16</sup> С молба от 25 януари 2008 г. Yellow Cab иска от Landeshauptmann von Wien да му издаде в приложение на KfVG разрешително за обслужване на автобусна линия за превоз на лица по маршрут, който е ограничен само на територията на Виена.

<sup>17</sup> Почти по целия този маршрут друго дружество обслужва автобусна линия по силата на предоставена на 17 май 2005 г. концесия.

- 18 Компетентният административен орган отхвърля заявлението на Yellow Cab, като се основава по същество на следните съображения. От една страна, Yellow Cab било установено в друга държава членка и нямало нито седалище, нито постоянен обект на австрийска територия в разрез с разпоредбите на член 7, параграф 1, точка 2 от KfG. От друга страна, в съответствие с член 7, параграф 1, точка 4, буква б) от KfG било направено допитване до предприятието, което понастоящем обслужва автобусна линия със същия маршрут, за който се отнася заявлението на Yellow Cab, и то посочило, че ако бъде предоставена исканата концесия, тази линия повече нямало да може да се обслужва при приемливи от икономическа гледна точка условия.
- 19 Сезиран с жалбата на Yellow cab, Unabhängiger Verwaltungssenat Wien изразява съмнения относно съвместимостта на разглежданата национална правна уредба с правилата на Договора за ЕО в областта на свободата на установяване, свободното предоставяне на услуги и конкуренцията.
- 20 Тази юрисдикция посочва по същество, че изискването да се притежава седалище или постоянен обект на австрийска територия, за да се получи разрешение за обслужване на редовна автобусна линия въз основа на концесия, представлява пречка, която е налице единствено по отношение на заявителите от други държави, тъй като австрийските заявители, физически или юридически лица, по принцип са установени на територията на Република Австрия. Макар услугата за превоз на лица по редовни линии да е от обществен интерес, запитващата юрисдикция се съмнява в необходимостта свободата на установяване и свободното предоставяне на услуги да се ограничават до такава степен.
- 21 Освен това, що се отнася до условието искана линия да не се припокрива от икономическа гледна точка с вече отдадена на концесия транспортна линия, запитващата юрисдикция счита, че съответната разпоредба от националната правна уредба защитава от конкуренцията най-вече предприятията, които обслужват по лош и нерентабилен начин отдадените им транспортни линии. Запитващата

юрисдикция посочва, че в конкретния случай подалото заявление предприятие на практика предлагало обслужване на пътническа автобусна линия при същите условия, но на значително по-ниска превозна цена от тази на конкурентното предприятие, разполагащо вече с концесия.

22 Накрая запитващата юрисдикция отбелязва, че макар разпоредбите на Договора в областта на конкуренцията да се отнасят по принцип до поведението на предприятията, държавите членки също са длъжни да не вземат мерки, които могат да премахнат полезното действие на приложимите за предприятията правила на конкуренция. Разглежданата в главното производство национална правна уредба обаче можела да препятства достъпа до пазара на предприятие, което е в състояние да предложи транспортна услуга по редовни автобусни линии на по-изгодни цени, докато система от линии за пътнически превоз, която функционира правилно и при изгодни цени, отговаря на значим обществен интерес.

23 С оглед на тези съображения *Unabhängiger Verwaltungssenat Wien* решава да спре производството и да постави на Съда следните преюдициални въпроси:

„1) Съвместима ли е със свободата на установяване и със свободното предоставяне на услуги по смисъла на [член 49 ДФЕС и сл. и на член 56 ДФЕС и сл.], както и с конкурентното право на ЕС по смисъла на [член 101 ДФЕС и сл.], национална правна норма относно предоставянето на разрешително за обслужване на автобусна линия, и следователно за организиране на обществен

превоз по редовен маршрут с определени спирки и по установено разписание, когато за предоставянето на разрешително тази норма изисква:

а) преди да започне да обслужва автобусната линия, и по-конкретно към момента на предоставяне на концесията, подалото заявление предприятие от ЕС вече да има седалище или постоянен обект в държавата на предоставящия разрешителното орган;

б) най-късно към момента на започване на обслужването на автобусната линия подалото заявление предприятие от ЕС да има седалище или постоянен обект в държавата на предоставящия разрешителното орган?

2) Съвместима ли е със свободата на установяване и със свободното предоставяне на услуги по смисъла на [член 49 ДФЕС и сл. и на член 56 ДФЕС и сл.], както и с конкурентното право на ЕС по смисъла на [член 101 ДФЕС и сл.] национална правна норма относно предоставянето на разрешително за обслужване на автобусна линия, и следователно за организиране на обществен превоз по редовен маршрут с определени спирки и по установено разписание, когато тази норма предвижда, че трябва да се откаже предоставянето на разрешително, ако при евентуалното обслужване на автобусната линия, предмет на заявлението, приходите на конкурентно предприятие, което обслужва напълно идентичен маршрут или част от него, ще намалеят до такава степен, че по-нататъшното обслужване от конкурентното предприятие на неговата автобусна линия вече няма да е рентабилно от икономическа гледна точка?“.

## По преюдициалните въпроси

### *Предварителни съображения*

- <sup>24</sup> Като начало следва да се отбележи, че в своите два въпроса запитващата юрисдикция посочва по-специално правото на Съюза в областта на конкуренцията, съдържащо се в член 101 ДФЕС и сл.
- <sup>25</sup> В това отношение следва да се напомни, че макар да е вярно, че членове 101 ДФЕС и 102 ДФЕС сами по себе си засягат единствено поведението на предприятията и не се отнасят до законови или подзаконови мерки на държавите членки, това не променя факта, че тези членове, разглеждани във връзка с член 4, параграф 3 ДЕС, който установява задължение за сътрудничество, задължават държавите членки да не приемат или запазват в сила мерки, дори от законов или подзаконов характер, които могат да премахнат полезното действие на правилата на конкуренция, приложими за предприятията (вж. Решение от 9 септември 2003 г. по дело CIE, C-198/01, *Rescueit*, стр. I-8055, точка 45 и цитираната съдебна практика, както и Решение от 5 декември 2006 г. по дело Cipolla и др., C-94/04 и C-202/04, *Rescueit*, стр. I-11421, точка 46).
- <sup>26</sup> Съдът е приел, че е налице нарушение на член 4, параграф 3 ДЕС и член 101 ДФЕС, когато държава членка налага или благоприятства сключването на споразумения, противоречащи на член 101 ДФЕС, или подпомага действието на такива споразумения, или лишава собствената си правна уредба от държавния ѝ характер, като предоставя на частни оператори отговорността по вземане на решения за намеса от икономически интерес (вж. горепосочените Решение по дело CIE, точка 46 и цитираната съдебна практика, както и Решение по дело Cipolla и др., точка 47).



- 27 Налага се обаче изводът, че разглежданата в главното производство национална правна уредба не попада в нито една от тези хипотези. От това следва, че настоящото преюдициално запитване не трябва да се разглежда с оглед на правилата на Съюза относно конкуренцията.

*По първия въпрос*

- 28 С този въпрос запитващата юрисдикция иска по същество да се установи дали разпоредбите на правото на Съюза в областта на свободното предоставяне на услуги и на свободата на установяване трябва да се тълкуват в смисъл, че не допускат правна уредба на държава членка като разглежданата в главното производство, която за целите на предоставянето на разрешително за обслужване на автобусна линия на градския обществен превоз по редовен маршрут с определени спирки и по установено разписание изисква подалите заявления икономически оператори, дори тези, които са установени в други държави членки, да притежават седалище или друг обект на територията на тази държава членка.
- 29 За да се отговори на този въпрос, следва да се подчертае, че свободното движение на услуги в областта на транспорта е уредено не с разпоредбата на член 56 ДФЕС, която се отнася най-общо до свободното предоставяне на услуги, а със специалната разпоредба на член 58, параграф 1 ДФЕС, съгласно която „[с]вободното предоставяне на услуги в областта на транспорта се регулира от разпоредбите на дяла, отнасящ се до транспорта“ (вж. в този смисъл Решение от 13 юли 1989 г. по дело *Lambregts Transportbedrijf*, 4/88, Recueil, стр. 2583, точка 9).
- 30 Следователно съгласно Договора прилагането на принципите на свободното предоставяне на услуги трябва да се осъществява посредством изпълнението на общата транспортна политика (вж. Решение от 7 ноември 1991 г. по дело *Pinaud Wieger*, C-17/90, Recueil, стр. I-5253, точка 7).

- 31 Налага се обаче изводът, че разглежданият в главното производство транспорт не попада в приложното поле на разпоредбите, приети от Съвета на основание член 71, параграф 1 ЕО за целите на либерализирането на транспортните услуги.
- 32 Всъщност, от една страна, е безспорно, че обслужването на планираната от Yellow Cab автобусна линия не попада в обхвата на понятието „международен превоз“ и следователно в приложното поле на Регламент № 684/92. От друга страна, що се отнася до Регламент № 12/98, следва да се отбележи, че условията за неговото прилагане не са изпълнени в главното производство, поради това че планираните от Yellow Cab редовни превози не обслужват национален участък от международна линия за редовни превози по смисъла на член 3, точка 3 от този регламент и поради това че, доколкото са предназначени да се извършват само на територията на Виена, представляват градски или извънградски услуги, изключени от приложното поле на посочения регламент по силата на същата разпоредба.
- 33 При тези обстоятелства разглежданата в главното производство правна уредба следва да се прецени с оглед на разпоредбите на ДФЕС в областта на свободата на установяване, които са пряко приложими към транспорта, а не през призмата на отнасящия се до транспорта дял от Договора.
- 34 В това отношение следва да се отбележи, че от гледна точка на логиката изискването да се притежава седалище или друг обект на територията на приемащата държава членка не би могло само по себе си да представлява пречка или ограничение на свободата на установяване. Всъщност, както с пълно право отбелязва австрийското правителство, това изискване не съдържа и най-малкото ограничение на свободата на икономическите оператори, установени в други държави членки, да създават представителства или други обекти на тази територия.

- 35 Ето защо при обстоятелства като тези по главното производство е важно да се провери дали правилата, свързани с изискването да се притежава седалище или друг обект на територията на приемащата държава членка като условие за получаването на разрешително за обслужване на редовна автобусна линия, могат да представляват пречка за упражняването на правото на установяване.
- 36 В това отношение запитващата юрисдикция посочва на първо място случая, при който заинтересованият чужд предприемач трябва да притежава седалище или друг обект на територията на приемащата държава членка още преди да е получил разрешително, и на второ място, случая, при който той трябва да изпълни това изискване, след като получи разрешителното и най-късно до момента, в който започва да обслужва отдадената на концесия редовна линия.
- 37 Впрочем изискването икономическият оператор, който е установен в друга държава членка и иска да получи разрешително за обслужване на редовна автобусна линия в приемащата държава членка, да притежава седалище или друг обект на територията на тази държава още преди да му бъде предоставена концесия за тази линия, има възпиращо действие. Всъщност относително предпазливият икономически оператор не би бил склонен да направи инвестиции, по всяка вероятност значителни, ако не е напълно сигурен, че ще получи подобно разрешително.
- 38 Следва да се добави, че създаденото с подобно изискване ограничение по никакъв начин не изглежда обосновано от гледна точка на целите, изтъкнати от австрийското правителство и свързани с необходимостта да се осигурят равни конкурентни условия при обслужването на автобусните линии и да се гарантира спазването на действащото в Австрия социално и трудово право.

- 39 Вследствие на това подобно изискване представлява ограничение в разрез с правилата на Съюза във връзка с правото на установяване.
- 40 За сметка на това изискването за установяване на австрийска територия не противоречи на правилата на правото на Съюза, когато е приложено след като разрешителното за обслужване е предоставено и преди предприемачът да е започнал да обслужва линията.
- 41 С оглед на гореизложените съображения на първия въпрос следва да се отговори, че член 49 ДФЕС трябва да се тълкува в смисъл, че не допуска правна уредба на държава членка като разглежданата в главното производство, която за целите на предоставянето на разрешително за обслужване на автобусна линия на градския обществен превоз по редовен маршрут с определени спирки и по установено разписание изисква подалите заявления икономически оператори, установени в други държави членки, да притежават седалище или друг обект на територията на тази държава членка още преди да получат разрешително за обслужването на тази линия. За сметка на това член 49 ДФЕС трябва да се тълкува в смисъл, че допуска национална правна уредба, предвиждаща изискване за установяване, когато това изискване трябва да бъде изпълнено, след като е предоставено разрешителното и преди заявителят да е започнал да обслужва посочената линия.

*По втория въпрос*

- 42 С този въпрос запитващата юрисдикция иска по същество да се установи дали разпоредбите на правото на Съюза в областта на свободното предоставяне на услуги и на свободата на установяване трябва да се тълкуват в смисъл, че не допускат национална правна уредба като разглежданата в главното производство, съгласно която разрешително за обслужване на градска линия за автобусен превоз по редовен маршрут с определени спирки и по установено разписание не

се издава, когато приходите на конкурентно предприятие, което вече притежава разрешително за обслужването на транспортна линия с маршрут, напълно или отчасти идентичен с този на исканата линия, ще намалеят до такава степен поради предоставянето на това разрешително, че по-нататъшното обслужване на отдадената на концесия линия вече няма да е рентабилно от икономическа гледна точка.

- 43 С оглед на изложените съображения в точки 29—33 от настоящото решение този въпрос трябва да се разгледа единствено от гледна точка на свободата на установяване.
- 44 Като начало следва да се отбележи, че видно от съдържащите се в преписката данни разглежданите в случая автобусни линии са главно с туристическо предназначение, поради което задълженията, свързани с обслужването на подобни линии, не са задължения за обществена услуга по смисъла на определението по член 2, параграф 1 от Регламент № 1191/69.
- 45 Следва да се подчертае, че национална правна уредба като разглежданата в главното производство, съгласно която за обслужването на туристическа автобусна линия се изисква разрешително, представлява по принцип ограничение на свободата на установяване по смисъла на член 49 ДФЕС, доколкото има за цел да ограничи броя на доставчиците на услуги, независимо от твърдяната липса на основана на гражданството дискриминация по отношение на съответните оператори (вж. по аналогия Решение от 10 март 2009 г. по дело Hartlauer, С-169/07, Сборник, стр. I-1721, точки 36 и 39).
- 46 Ето защо следва да се провери дали разглежданата в главното производство правна уредба може да бъде обективно обоснована.

- 47 Важно е да се посочи, че както става ясно от представената на Съда преписка по делото, в член 7, параграф 1, точка 4 от KfllG, озаглавен „Условия за предоставяне на лиценз и основания за отказ“, като критерий за отказ да се издаде разрешително за обслужване на автобусна линия се посочва противоречието с обществените интереси, а в букви б) и в) от същата разпоредба се изброяват отделните случаи, при които се прилага това основание за отказ. Намаляване на приходите на притежаващо разрешително предприятие, което явно би застрашило рентабилността на обслужваната от него транспортна линия, е споменато в член 14 от този закон, озаглавен „Транспортна зона“.
- 48 Следва да се констатира, че така формулиран, вторият въпрос се отнася до определящата роля на критерия, основан върху подобно намаляване на приходите и върху нерентабилния характер от икономическа гледна точка на обслужваната от съответното предприятие линия поради предоставянето на разрешително на нов оператор.
- 49 Ето защо Съдът ще вземе предвид както съдържанието на релевантните разпоредби от KfllG, така и тълкуването на този закон, дадено във формулировката на втория въпрос.
- 50 В това отношение, както уместно отбелязва Комисията на Европейските общности, обслужването на автобусни линии като разглежданите в главното производство може да е в съответствие с цел от обществен интерес като например насърчаване на туризма, осигуряване на безопасността на движението по пътищата посредством канализирането на трафика с туристическа цел в определени маршрути или още защита на околната среда посредством организирането на колективен транспорт като алтернатива на индивидуалния транспорт.
- 51 За сметка на това, в качеството на мотив от чисто икономическо естество, целта да се гарантира рентабилността на конкурентна автобусна линия не може

съгласно постоянната съдебна практика да представлява императивно съображение от обществен интерес, което да обосновава ограничаването на основна свобода, гарантирана от Договора (вж. Решение от 11 март 2010 г. по дело *Attanasio Group*, C-384/08, Сборник, стр. I-2055, точка 55 и цитираната съдебна практика).

52 Що се отнася в частност до интереса да се избегне положение, при което разрешаването на транспортна услуга застрашава пряко съществуването на вече разрешени редовни услуги, следва да се посочи, че видно от член 7, параграф 4, буква г) от Регламент № 684/92 подобен интерес наистина може да обоснове отказа да се издаде разрешително. Тъй като обаче посочената разпоредба не е приложима към обстоятелствата на спора по главното производство, не може да се приеме, че извън тази правна уредба и при наличие на заявление във връзка с транспортна линия с туристическа цел цели, които са аналогични на предвидените в тази разпоредба, могат да обосноват ограничение на свободата на установяване.

53 Във връзка с преценката на пропорционалността следва да се напомни, че един режим на предварително разрешение не може да оправдае дискреционно поведение на националните органи, което може да лиши от полезно действие разпоредбите на Съюза, и по-специално разпоредбите, свързани с основна свобода като разглежданата в главното производство. Освен това, за да бъде обоснован, макар и да дерогира основна свобода, един режим на предварително административно разрешение трябва да се основава на обективни, недискриминационни и предварително известни критерии, които гарантират, че той е в състояние в достатъчна степен да регламентира упражняването на правото на преценка на националните власти (Решение по дело *Hartlauer*, посочено по-горе, точка 64 и цитираната съдебна практика).

54 Ето защо, ако разглежданата в главното производство национална правна уредба се тълкува в смисъл, че заявлението за издаване на разрешително се преценява от компетентната национална администрация единствено въз основа на твърденията на притежателя на разрешително, свързани с рентабилността на обслужваната от него линия, и то макар това предприятие да е пряк потенциален конкурент на предприятието заявител, подобен начин на извършване на

преценка би бил в разрез с правилата на Съюза, тъй като е в състояние да засегне обективността и безпристрастността на разглеждането на съответното заявление за издаване на разрешително (вж. в този смисъл Решение по дело Hartlauer, посочено по-горе, точка 69).

- 55 С оглед на гореизложените съображения на втория въпрос следва да се отговори, че член 49 ДФЕС трябва да се тълкува в смисъл, че не допуска национална правна уредба, която предвижда отказ да се предостави разрешително за обслужване на туристическа автобусна линия поради намаляване на рентабилността на конкурентно предприятие, притежаващо разрешително за обслужване на линия, която е напълно или отчасти идентична с исканата линия, при това единствено въз основа на твърденията на това конкурентно предприятие.

### По съдебните разноски

- 56 С оглед на обстоятелството, че за страните по 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:

- 1) **Член 49 ДФЕС трябва да се тълкува в смисъл, че не допуска правна уредба на държава членка като разглежданата в главното производство, която за целите на предоставянето на разрешително за обслужване на автобусна линия на градския обществен превоз по редовен маршрут с**



**определени спирки и по установено разписание изисква подалите заявления икономически оператори, установени в други държави членки, да притежават седалище или друг обект на територията на тази държава членка още преди да получат разрешително за обслужването на тази линия. За сметка на това член 49 ДФЕС трябва да се тълкува в смисъл, че допуска национална правна уредба, предвиждаща изискване за установяване, когато това изискване трябва да бъде изпълнено, след като е предоставено разрешителното и преди заявителят да е започнал да обслужва посочената линия.**

- 2) **Член 49 ДФЕС трябва да се тълкува в смисъл, че не допуска национална правна уредба, която предвижда отказ да се предостави разрешително за обслужването на туристическа автобусна линия поради намаляване на рентабилността на конкурентно предприятие, притежаващо разрешително за обслужване на линия, която е напълно или отчасти идентична с исканата линия, при това единствено въз основа на твърденията на това конкурентно предприятие.**

Подписи