



Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (druhého senátu)

14. ledna 2015*

„Řízení o předběžné otázce — Hospodářská soutěž — Státní podpory — Článek 107 odst. 1 SFEU — Povolení používat jízdní pruh pro autobusy vydané pouze vozidlům londýnské taxislužby, avšak nikoliv vozidlům poskytujícím smluvní přepravu osob — Pojem ‚státní podpora‘ — Státní zdroje — Ekonomická výhoda — Selektivní výhoda — Vliv na obchod mezi členskými státy“

Ve věci C-518/13,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 267 SFEU podaná rozhodnutím Court of Appeal (England & Wales) (Civil Division) (Spojené království) ze dne 24. září 2013, došlým Soudnímu dvoru dne 26. září 2013, v řízení

The Queen, na žádost:

Eventech Ltd,

proti

The Parking Adjudicator,

za přítomnosti:

London Borough of Camden,

Transport for London,

SOUDNÍ DVŮR (druhý senát),

ve složení R. Silva de Lapuerta, předsdkyně senátu, K. Lenaerts, místopředseda Soudního dvora, vykonávající funkci soudce druhého senátu, J.-C. Bonichot, A. Arabadžev (zpravodaj) a J. L. da Cruz Vilaça, soudci,

generální advokát: N. Wahl,

vedoucí soudní kanceláře: L. Hewlett, vrchní rada,

s přihlédnutím k písemné části řízení a po jednání konaném dne 3. července 2014,

s ohledem na vyjádření předložená:

— za Eventech Ltd K. Bacon, barrister, zmocněnou J. Maitland-Walkerem, solicitor,

* Jednací jazyk: angličtina.

- za Transport for London C. Moore, jako zmocněnkyní, ve spolupráci s M. Chamberlainem, QC, a S. Love, barrister,
 - za polskou vládu B. Majczynou, jako zmocněncem,
 - za Evropskou komisi L. Flynnem a P.-J. Loewenthalem, jako zmocněnci,
 - za Autorité de surveillance AELE X. Lewisem, jakož i C. Perrin a A. Steinarsdóttir, jako zmocněnci,
- po vyslechnutí stanoviska generálního advokáta na jednání konaném dne 24. září 2014,
- vydává tento

Rozsudek

- 1 Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká výkladu článku 107 odst. 1 SFEU.
- 2 Tato žádost byla podána v rámci sporu mezi společností Eventech Ltd (dále jen „Eventech“) a Parking Adjudicator ve věci legality politiky přijaté Transport for London (dále jen „TfL“), jakož i většinou London Boroughs (londýnské obvody), která spočívá v tom, že vozidla taxislužby města Londýn mohou používat většinu jízdních pruhů vyhrazených pro autobusy ve městě Londýn v hodinách, kdy je provoz v těchto jízdních pruzích omezen, přičemž vozidlům poskytujícím smluvní přepravu osob (private hire vehicles; dále jen „PHV“) je jejich používání zakázáno výjimkou nástupu a výstupu cestujících, kteří si takové vozidlo předem objednali (dále jen „politika jízdních pruhů pro autobusy“).

Právní rámec

Londýnská taxislužba a PHV

- 3 Taxislužba v Londýně je zajišťována londýnskými taxi a PHV. Koncesi k provozování uvedených služeb vydává London Taxi and Private Hire, který je součástí TfL. Vydávání koncesí pro uvedené služby se řídí rozdílnými právními předpisy a podléhá rozdílným podmínkám, podle toho, zda jde o londýnská taxi či PHV.
- 4 Koncese k provozování londýnských taxi se vydává na základě ustanovení vyhlášky o londýnské taxislužbě z roku 1934 (London Cab Order 1934). Tato vyhláška byla přijata na základě zmocnění v článku 6 zákon o městské veřejné dopravě z roku 1869 (Metropolitan Public Carriage Act 1869), který v čl. 8 odst. 2 stanoví, že v Londýně „smí taxi nabízet jízdu“, pouze pokud je řidič držitelem koncese vydané podle článku 8 uvedeného zákona.
- 5 Z toho vyplývá, že pouze ta vozidla taxi, která mají povolení vydané v souladu s uvedenou vyhláškou, mohou v Londýně „nabízet jízdu“ („ply for hire“), což je pojem definovaný jako ucházení se o cestující nebo čekání na ně bez předchozí objednávky. Podle předkládajícího soudu vyplývá z průzkumu provedeného v roce 2009, že 8 % cest uskutečněných londýnskými taxi je předem objednáno, 52 % cest je přeprava cestujících, kteří taxi zastavili mávnutím ruky na ulici, a většina ostatních uskutečněných cest byla cestujícími obsazena na stanovišti taxi. Společnost Eventech nicméně uvedené údaje zpochybňuje a tvrdí, že přibližně 60 % vozidel londýnské taxislužby dnes používá aplikaci, nazvanou „Hailo“, která uživatelům umožňuje rezervovat si vozidlo taxislužby pomocí mobilního telefonu.

- 6 Koncese pro PHV jsou vydávány na základě zákona o soukromém pronájmu vozidel (Londýn) z roku 1998 [Private Hire Vehicles (London) Act 1998]. PHV nesmějí v Londýně „nabízet jízdu“, a mohou tedy přepravovat pouze cestující, kteří si jejich služby předem objednali. Je nesporné, že PHV soutěží s londýnskými taxi na trhu dopravy, kterou si cestující předem objednali.
- 7 Mimoto ze spisu vyplývá, že od přijetí zákonů z let 1831 a 1853 o londýnských drožkách (London Hackney Carriage Acts 1831 and 1853) mají londýnská taxi „povinnost obsloužit zákazníka“, která ukládá taxi, která nabrala cestujícího na stanovišti taxi či na ulici, aby jej dovezla do jím určeného cíle v mezích určité vzdálenosti či určité doby trvání cesty. PHV není taková povinnost uložena.
- 8 Londýnská taxi jsou okamžitě rozpoznatelná tvarem, velikostí a světelným panelem se znakem „Taxi“, neboť musí splňovat podmínky způsobilosti, které stanoví určitá kritéria, která v současnosti splňují pouze dva modely vozidel. PHV naproti tomu mohou mít jakoukoli barvu a formu, takže v současnosti existuje přibližně 700 různých značek a modelů PHV, které mají koncesi.
- 9 Ceny londýnských taxi podléhají přísné regulaci a lze je účtovat pouze, pokud jsou vypočteny prostřednictvím taxametru. Naopak řidiči PHV stanoví své ceny volně a jejich vozidla nejsou vybavena měřidlem, neboť cena jízdy je uvedena při objednávce, a to nezávisle na době trvání jízdy, kdežto ceny londýnských taxi se liší v závislosti na době trvání jízdy.
- 10 Londýnská taxi musí být dostupná pro osoby na invalidním vozíku. V případě PHV taková povinnost neexistuje.
- 11 Řidiči londýnských taxi musí před získáním povolení složit zkoušku nazvanou „Znalost Londýna“ („Knowledge of London“), která vyžaduje dva až čtyři roky přípravy. Řidiči PHV musí před získáním povolení složit topografickou zkoušku, která je většinou jednodenní. Řidiči londýnských taxi musí rovněž složit „Zkoušku řízení vozidla pro pokročilé Agentury pro normy řízení“ („Driving Standards Agency Advanced Driving Assessment“), kdežto pro řidiče PHV taková podmínka neexistuje.

Pravomoci dopravní policie a politika jízdních pruhů pro autobusy

- 12 Článek 121A zákona o regulaci silničního provozu z roku 1984 (Road Traffic Regulation Act 1984, dále jen „zákon z roku 1984“) určuje dopravní úřad příslušný pro všechny veřejné komunikace v Anglii, Walesu a Skotsku. Odstavec 1A uvedeného článku určuje TfL jako dopravní úřad příslušný pro některé komunikace v oblasti Velkého Londýna nazvané „komunikace v gesci úřadu Velkého Londýna (komunikace GLA)“, který je úřadem příslušným pro Velký Londýn (dále jen „GLA“). Uvedené komunikace, které podléhají GLA, měří 580 km a obecně představují nejdůležitější komunikace Velkého Londýna. Podle článku 121A odst. 2 jsou dopravními úřady příslušnými pro téměř všechny ostatní komunikace v Londýně a v oblasti Velkého Londýna jednotlivé londýnské městské části.
- 13 Pravomoc dopravního úřadu příslušného pro konkrétní komunikaci vyhradit provoz na dané komunikaci nebo její části pro určité druhy dopravních prostředků vyplývá z článku 6 zákona z roku 1984, jehož znění použitelné na spor v původním řízení je následující:

„1. Dopravní úřad příslušný pro komunikaci v oblasti Velkého Londýna může na základě tohoto ustanovení vydat vyhlášku za účelem řízení nebo regulace automobilového a ostatního provozu (včetně chodců). Vyhláška může být vydána zejména

 - a) k účelům nebo pro oblasti uvedené v příloze 1 tohoto zákona a
 - b) k jinému účelu uvedenému v čl. 1 odst. 1 písm. a) až g) tohoto zákona.

2. V případě komunikací, pro které je příslušným dopravním úřadem Secretary of State [ministr], může pravomoc vydat vyhlášku podle tohoto článku vykonávat se souhlasem Secretary of State též místní dopravní úřad.

3. Vyhláška podle tohoto článku se může uplatňovat:

- a) na celou oblast působnosti místního úřadu, na konkrétní části této oblasti, konkrétní místa, ulice nebo části ulic v této oblasti;
- b) po celý den nebo na určité časové úseky;
- c) pouze při zvláštních příležitostech nebo v určité době;
- d) na všechny druhy dopravy;
- e) s výhradou výjimek, které mohou být stanoveny ve vyhlášce nebo určeny způsobem, který vyhláška stanoví.“

14 Mezi účely stanovenými v příloze 1 zákona z roku 1984 je v bodě 3 uvedené přílohy uvedena „regulace vzájemné polohy dopravních prostředků různé rychlosti nebo druhu na vozovce“. Účelem uvedeným v čl. 1 odst. 1 téhož zákona je „zabránění vzniku nebezpečí pro osoby nebo ostatní dopravu při použití této komunikace [Velkého Londýna] nebo všech ostatních komunikací nebo za účelem předcházení vzniku takového nebezpečí“, jakož i „usnadnění provozu na této komunikaci nebo všech ostatních komunikacích všem účastníkům silničního provozu (včetně chodců)“.

15 Článek 6 zákona z roku 1984 umožňuje jednotlivým londýnským městským částem a TfL, aby vyznačily jízdní pruhy pro autobusy na komunikacích, pro které jsou příslušným dopravním úřadem.

16 V rámci výkonu pravomocí, které mu přiznává článek 6, vyznačil TfL jízdní pruhy pro autobusy podél mnoha komunikací GLA. Uvedený orgán rovněž přijal politiku jízdních pruhů pro autobusy, podle níž je londýnským taxi povoleno, avšak PHV zakázáno, používat jízdní pruhy pro autobusy, které spravuje, v době, kdy v jízdním pruhu pro autobusy platí omezení jízdy. PHV nicméně mohou do jízdního pruhu pro autobusy vjíždět za účelem nástupu a výstupu cestujících. Tato politika platí přinejmenším od roku 2000.

17 Většina londýnských městských částí rovněž přijala politiku jízdních pruhů pro autobusy, kterou uplatňuje TfL, a povolila londýnským taxi, avšak nikoli PHV, používat jízdní pruhy pro autobusy, které spravují, v době, kdy v jízdním pruhu pro autobusy platí omezení jízdy. To je zejména případ pruhu pro autobusy na Southamton Row, který spravuje městská London Borough of Camden (městská část Londýn-Camden).

Sankce

18 Pravomoc dopravních úřadů vydávat rozhodnutí o uložení pokuty za nedodržení vyhlášek přijatých na základě článku 6 zákona z roku 1984 je stanovena v článku 4 zákona o londýnských místních orgánech z roku 1996 (London Local Authorities Act 1996), jehož relevantní ustanovení zní takto:

„1. Pokud,

- a) [TfL] má, v souvislosti s hlavní nebo vedlejší komunikací GLA, [...]

na základě informací získaných prostřednictvím předepsaného zařízení důvod se domnívat, že vlastníkovu vozidla má být v souvislosti s jeho vozidlem uložena pokuta [...], [TfL] může vydat rozhodnutí o uložení pokuty vůči osobě, kterou považuje za vlastníka vozidla.

2. [...] [P]okuta se ukládá vlastníkovu vozidla, jestliže osoba, která vozidlo řídila, porušila nebo nedodržela vyhlášku přijatou podle článků 6 a 9 nebo nařízení podle článku 12 [zákonu z roku 1984], je-li v uvedených předpisech stanoveno, že celá vozovka nebo její část je vyhrazena jako jízdní pruh pro autobusy, a příjemcem pokuty je,

a) [TfL] v případě, že se toto porušení nebo nedodržení týká hlavních nebo vedlejších komunikací GLA [...]“

- 19 Vyhlášky vydané na základě článku 6 zákona z roku 1984 mohou být také vynucovány policií, neboť čl. 8 odst. 1 téhož zákona stanoví, že porušení nebo nedodržení takové vyhlášky je přečinem. V praxi je však většina těchto porušení vyřešena v jiných než trestních řízeních přijetím rozhodnutí o uložení pokuty dopravními úřady.

Spor v původním řízení a předběžné otázky

- 20 Společnost Eventech je dceřinou společností společnosti Addison Lee Plc (dále jen „Addison Lee“), která jí 100% vlastní a je provozovatelem vozového parku PHV v oblasti Velkého Londýna. Společnost Eventech je registrovaným vlastníkem všech PHV společnosti Addison Lee, která jsou podle smlouvy uzavřené se společností Addison Lee pronajímána řidičům, kteří jsou samostatně výdělečně činnými osobami.
- 21 Společnost Eventech uvádí, že ve sporu v původním řízení předložila důkazy o několika reklamách provozovatelů londýnských taxi, které odkazují na výhody objednání taxi oproti PHV, jelikož taxi mohou používat jízdní pruhy pro autobusy v dopravní špičce. Podle uvedené společnosti nejsou uvedené důkazy rozporovány a představují důvod, proč TfL nezpochybňuje, že jeho politika jízdních pruhů pro autobusy poskytuje provozovatelům taxi hospodářskou výhodu zavedenou státem.
- 22 TfL uvádí, že předseda představenstva Addison Lee předal svým řidičům oznámení, kterým je informoval, že mohou používat jízdní pruhy pro autobusy v Londýně, které mohou využívat londýnská taxi, a v němž jim nabízel náhradu škody za všechny pokuty nebo jakoukoli jinou odpovědnost, které by se tím vystavili. Uvádí, že v tomto ohledu obdržel soudní příkaz trestnou činnost ukončit.
- 23 Společnost Eventech uvedla, že za 16 měsíců, tedy od konce července 2011 do začátku prosince 2012, jí TfL a různé rady městských částí Londýna uložily pokuty v celkové částce přesahující 180 000 liber šterlinků (GBP), tedy přibližně 215 166 eur, za používání jízdních pruhů pro autobusy v Londýně.
- 24 V projednávané věci London Borough of Camden doručila společnosti Eventech dvě rozhodnutí o uložení pokuty, protože ve dnech 6. října a 13. října 2010 dva řidiči PHV společnosti Addison Lee použili jízdní pruh pro autobusy na Southampton Row v centru Londýna. Společnost Eventech napadla uvedená rozhodnutí před Parking Adjudicator. Její odvolání bylo zamítnuto rozhodnutím Parking Adjudicator ze dne 16. srpna 2011.
- 25 Žaloba podaná společností Eventech proti uvedenému rozhodnutí byla zamítnuta rozsudkem High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) ze dne 13. července 2012. Společnosti Eventech bylo povoleno podat proti uvedenému rozsudku opravný prostředek, na jehož základě byla věc ve dnech 23. dubna a 24. dubna 2013 přezkoumána Court of Appeal.

- 26 Společnost Eventech zejména tvrdí, že politika jízdních pruhů pro autobusy představuje neoznámenou státní podporu ve prospěch provozovatelů londýnských taxi, která je v rozporu s čl. 108 odst. 3 SFEU a čl. 107 odst. 1 SFEU.
- 27 V tomto ohledu má předkládající soud za to, že je nesporné, že uvedená politika poskytuje londýnským taxi hospodářskou výhodu, která je přičitatelná státu a může narušit hospodářskou soutěž mezi PHV a londýnskými taxi, jelikož posledně uvedeným umožňuje jezdit na komunikacích, na které se tato politika vztahuje, rychleji než PHV, čímž londýnským taxi poskytuje zejména soutěžní výhodu při získávání potenciálních zákazníků. Naproti tomu ostatní podmínky spojené s pojmem státní podpora nebyly nutně splněny.
- 28 Tfl totiž tvrdí, že hospodářská výhoda poskytnutá londýnským taxi, který vyplývá z politiky jízdních pruhů pro autobusy, není poskytována ze státních prostředků, jelikož na uvedené prostředky nemá dopad. Tato politika není ani selektivní, neboť londýnská taxi a PHV se nenacházejí ve srovnatelné právní nebo skutkové situaci, pokud jde o cíl sledovaný takovou politikou. V každém případě je odlišný účinek této politiky odůvodněn povahou a obecnou strukturou systému. Konečně, uvedená politika nemůže ovlivnit obchod mezi členskými státy, jelikož představuje místní opatření uplatňované pouze v Londýně.
- 29 Společnost Eventech naopak tvrdí, že dotčená hospodářská výhoda je poskytována ze státních prostředků jednak proto, že londýnským taxi je poskytnut přednostní přístup k majetku státu, a jednak proto, že politika jízdních pruhů pro autobusy představuje osvobození londýnských taxi od povinnosti platit pokuty či jiné sankce za použití uvedených jízdních pruhů. Tato politika je selektivní, neboť londýnským taxi poskytuje výhodu vůči konkurentům, tedy PHV. Konečně se uvedená politika týká odvětví, v němž mohou působit podniky z kteréhokoli členského státu, takže vliv na obchod mezi členskými státy nelze vyloučit.
- 30 Za uvedených okolností se Court of Appeal (England & Wales) (Civil Division) rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:
- „1 Představuje za okolností projednávané věci zpřístupnění jízdního pruhu pro autobusy na veřejné komunikaci londýnským taxi, avšak nikoli [PHV], v době omezení provozu v tomto jízdním pruhu, použití ‚státních prostředků‘ ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU?
2. a) Co je relevantním cílem, s ohledem na který má být posuzována otázka, zda se londýnská taxi a PHV nacházejí ve srovnatelné právní a skutkové situaci pro určení toho, zda je zpřístupnění jízdního pruhu pro autobusy na veřejné komunikaci v době, kdy v tomto jízdním pruhu platí omezení jízdy, londýnským taxi, avšak nikoliv PHV, selektivní ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU?
- b) Pokud lze prokázat, že relevantním cílem pro účely otázky 2 písm. a) je – alespoň částečně – vytvoření bezpečného a efektivního dopravního systému a že existují důvody týkající se bezpečnosti nebo efektivity, které odůvodňují skutečnost, že londýnským taxi je umožněna jízda v jízdním pruhu pro autobusy, a které se neuplatní na PHV, lze konstatovat, že toto opatření není selektivní ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU?
- c) Je pro odpověď na otázku 2 písm. b) nutné zkoumat, zda členský stát, který se dovolává tohoto odůvodnění, kromě toho prokázal, že příznivější zacházení s londýnskými taxi ve srovnání s PHV je přiměřené a nepřekračuje meze toho, co je nezbytné?
- 3) Může zpřístupnění jízdního pruhu pro autobusy na veřejné komunikaci v době, kdy v tomto pruhu platí omezení jízdy, londýnským taxi, avšak nikoliv PHV, ovlivnit obchod mezi členskými státy ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU za situace, kdy se dotyčná komunikace nachází v centru Londýna a neexistuje žádná překážka, která by občanům z jiných členských států bránila v tom, aby vlastnili nebo řídili londýnská taxi nebo PHV?“

K předběžným otázkám

K první a druhé otázce

- 31 Podstatou první a druhé otázky předkládajícího soudu, které je třeba zkoumat společně, je, zda skutečnost, že londýnským taxi je pro účely vytvoření bezpečného a efektivního dopravního systému umožněna jízda v jízdním pruhu pro autobusy v době, kdy v tomto pruhu platí omezení jízdy, přičemž PHV je zakázáno uvedené pruhy používat s výjimkou nástupu a výstupu předem objednaných cestujících, znamená použití státních prostředků a poskytuje londýnským taxi selektivní hospodářskou výhodu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU. Rovněž si předkládající soud přeje vědět, zda je pro odpověď na tuto otázku třeba přezkoumat, zda je uvedené opatření přiměřené a nepřekračuje meze toho, co je nezbytné.
- 32 Podle čl. 107 odst. 1 SFEU „[p]odpory poskytované v jakékoli formě státem nebo ze státních prostředků, které narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž tím, že zvýhodňují určité podniky nebo určitá odvětví výroby, jsou, pokud ovlivňují obchod mezi členskými státy, neslučitelné s vnitřním trhem, nestanoví-li Smlouvy jinak“.
- 33 K podmínce týkající se použití státních prostředků, je třeba připomenout, že pojem podpory zahrnuje nejen pozitivní plnění, jako jsou samotné dotace, ale rovněž různé formy zásahů, které snižují náklady, jež obvykle zatěžují rozpočet podniku, a mají tutéž povahu a stejné účinky, avšak nejsou dotacemi v užším slova smyslu (rozsudek Frucona Košice v. Komise, C-73/11 P, EU:C:2013:32, bod 69 a citovaná judikatura).
- 34 Z toho důvodu musí být pro účely zjištění existence státní podpory prokázána dostatečně přímá vazba mezi příjemci poskytnuté výhody na jedné straně a snížením státního rozpočtu nebo dostatečně konkrétním hospodářským rizikem výdajů zatěžujících tento rozpočet na straně druhé (v tomto smyslu viz rozsudek Bouygues a Bouygues Télécom v. Komise a další a Komise v. Francie a další, C-399/10 P a C-401/10 P, EU:C:2013:175, bod 109).
- 35 V projednávané věci vyplývá ze spisu, který má Soudní dvůr k dispozici, že předkládající soud se táže na opodstatněnost argumentace, kterou mu předložila – a před Soudním dvorem zopakovala – společnost Eventech, podle které politika jízdních pruhů pro autobusy zatěžuje státní rozpočet jednak proto, že londýnským taxi je poskytnut přednostní přístup k infrastruktuře v majetku státu, a sice k jízdním pruhům pro autobusy v Londýně, jejíž použití je pro londýnská taxi bezplatné, a jednak proto, že představuje osvobození londýnských taxi od povinnosti platit pokuty za použití uvedených jízdních pruhů.
- 36 K druhému argumentu uvedenému v předchozím bodě je zaprvé třeba bez dalšího uvést, že všem právním systémům je vlastní, že jednání předem definované jako legální a dovolené nevystavuje právní subjekty sankcím.
- 37 Ve věci v původním řízení je přitom nesporné, že skutečnost, že londýnským taxi je povoleno používat jízdní pruhy pro autobusy v Londýně, avšak nejsou jim ukládány pokuty, je výsledkem toho, že londýnským taxi je na základě politiky jízdních pruhů pro autobusy povoleno používat jízdní pruhy pro autobusy v době, kdy v nich platí omezení jízdy.
- 38 Jestliže společnost Eventech opírá svoji argumentaci o údajnou podobnost skutkových a právních okolností projednávané věci se skutkovými a právními okolnostmi, které vedly k vydání rozsudku Komise v. Nizozemsko (C-279/08 P, EU:C:2011:551), je třeba konstatovat, že uvedené okolnosti se liší od okolností sporu v původním řízení.

- 39 V bodě 106 rozsudku Komise v. Nizozemsko (EU:C:2011:551) totiž Soudní dvůr konstatoval, že dotčené opatření mohlo pro orgány veřejné moci znamenat dodatečnou zátěž zejména ve formě osvobození od povinnosti platit pokuty nebo jiné peněžité sankce, neboť Nizozemské království poskytlo podnikům, na které se dotčené opatření vztahuje, možnost nakoupit povolenky na emise, aby se vyhnuly platbě pokut, které by uvedené podniky v opačném případě musely zaplatit z důvodu překročení zákonných limitů na emise oxidů dusíku.
- 40 Naproti tomu ve věci v původním řízení je nesporné, že každé nepovolené použití jízdních pruhů pro autobusy představuje protiprávní jednání postižitelné pokutou a že příslušné veřejné orgány nezavedly žádný prostředek umožňující vyhnout se placení takových pokut. Mimoto z konstatování uvedeného v bodě 37 tohoto rozsudku vyplývá, že skutečnost, že londýnská taxi mohou používat jízdní pruhy pro autobusy, avšak nejsou vystavena pokutám, není důsledkem toho, že se veřejné orgány vzdaly vybírání uvedených pokut, ale povolení používat uvedené jízdní pruhy uděleného londýnským taxi.
- 41 Skutečnost, že londýnská taxi nemají povinnost platit pokuty za používání jízdních pruhů pro autobusy, tudíž neznamená dodatečnou zátěž orgánů veřejné správy, která by mohla vést k použití státních prostředků.
- 42 Pokud jde o první argument uplatněný společností Eventech, který vychází z preferenčního přístupu k dopravní infrastruktuře financované státem, za jejíž využívání není vozidlům londýnské taxislužby uložena žádná finanční zátěž, je nesporně pravda, jak daný podnik uvedl, že Soudní dvůr rozhodl, že financování prostřednictvím kapitálového příspěvku ze strany veřejných orgánů, jako akcionářů, výstavby infrastruktury, která je předmětem hospodářského využití, může vést k poskytnutí státní podpory (v tomto smyslu viz rozsudek *Mitteldeutsche Flughafen a Flughafen Leipzig-Halle v. Komise*, C-288/11 P, EU:C:2012:821, body 43 a 44).
- 43 Ve věci v původním řízení je však nesporné zaprvé to, že dotčené pozemní komunikace obecně a pod ně spadající jízdní pruhy pro autobusy konkrétně nejsou předmětem žádného hospodářského využití ze strany orgánů veřejné správy. Jak totiž na jednání před Soudním dvorem potvrdila jak společnost Eventech, tak TfL, použití uvedených komunikací a jízdních pruhů je zdarma.
- 44 Z toho plyne, že orgány veřejné správy se na základě politiky jízdních pruhů pro autobusy nevzdaly příjmů, které by získaly v případě neexistence takové politiky.
- 45 Z druhého je třeba připomenout, že opatření dotčené ve věci v původním řízení se týká nikoli financování výstavby jízdních pruhů pro autobusy jako takových, ale přednostního přístupu k uvedeným pruhům. Je třeba dodat, že ze spisu, který má k dispozici Soudní dvůr, nepochybně vyplývá, že uvedené jízdní pruhy nebyly vybudovány ve prospěch konkrétního podniku ani konkrétní kategorie podniků, jako jsou londýnská taxi, či dokonce poskytovatelé služeb autobusové dopravy, a nebyly jim přiděleny po jejich vybudování, nýbrž byly vybudovány jako součást londýnské sítě pozemních komunikací, především pak za účelem usnadnění veřejné dopravy prostřednictvím autobusů, a to bez ohledu na otázku, zda organizace uvedených veřejných služeb spadá do veřejného sektoru či soukromého sektoru.
- 46 S ohledem na uvedené úvahy spočívá otázka vznesená v argumentaci společnosti Eventech, jak byla shrnuta v bodě 35 tohoto rozsudku, v tom, jak uvedl generální advokát v bodě 24 stanoviska, zda za okolností, jako jsou okolnosti ve věci v původním řízení, jsou příslušné orgány veřejné správy povinny na základě čl. 107 odst. 1 SFEU vybírat od uživatelů, kteří mají prospěch z práva přednostního používání veřejné infrastruktury, protihodnotu hospodářské hodnoty takového práva.

- 47 Je přitom třeba zdůraznit, že tato otázka jako taková nesouvisí s kritériem použití státních prostředků, ale týká se toho, zda je třeba mít za to, že politika jízdních pruhů pro autobusy, kterou TfL sleduje cíl vytyčený právní úpravou uvedeného státu, zajistit bezpečný a efektivní systém dopravy, poskytuje svým adresátům hospodářskou výhodu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, která spadá do působnosti unijního práva v oblasti státních podpor a její hospodářská hodnota musí být jejími adresáty nahrazena.
- 48 Jak uvedla Evropská komise a Kontrolní úřad ESVO, je v tomto ohledu třeba mít za to, že pokud stát za účelem dosažení cíle stanoveného svou právní úpravou udělí uživatelům veřejné infrastruktury, která není orgány veřejné správy hospodářsky využívána, právo přednostního přístupu k uvedené infrastruktuře, neuděluje tím nezbytně hospodářskou výhodu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.
- 49 Mimoto je třeba zdůraznit, že určení sledovaného cíle je v zásadě výsadním právem příslušných vnitrostátních orgánů veřejné moci a že posledně uvedené orgány musí mít prostor pro posouzení jak ohledně toho, zda je pro účely dosažení cíle sledovaného právní úpravou nezbytné vzdát se případných příjmů, tak ohledně určení vhodných kritérií pro udělení uvedeného práva, která však musí být předem stanovena transparentním způsobem a nesmí v sobě zahrnovat diskriminační prvky.
- 50 Ve věci v původním řízení je nesporné, že právem přednostního přístupu je právo používat jízdní pruhy pro autobusy, že uvedené právo má hospodářskou hodnotu, že je udělováno příslušným dopravním úřadem, že z právní úpravy týkající se provozu na pozemních komunikacích vyplývá, že cílem sledovaným dotčenou právní úpravou je zajistit bezpečný a efektivní systém dopravy, že ani dotčená síť pozemních komunikací, ani jízdní pruhy pro autobusy nejsou hospodářsky využívány, že kritériem pro poskytnutí je poskytování taxislužby v Londýně, že uvedené kritérium bylo stanoveno předem a transparentním způsobem, a konečně, že se všemi poskytovateli uvedených služeb je zacházeno stejně.
- 51 Jak uvedl generální advokát v bodě 30 stanoviska, pokud jde o existenci vazby mezi dosažením cíle zajistit bezpečný a efektivní systém dopravy sledovaného právní úpravou a vzdáním se možných příjmů na základě politiky jízdních pruhů pro autobusy, nelze vyloučit, že vybírání od londýnských taxi protihodnoty hospodářské hodnoty, kterou představuje jejich právo využívat jízdní pruhy pro autobusy, by mohlo přinejmenším částečně ohrozit dosažení uvedeného cíle, jelikož by mohlo část londýnských taxi odradit od využívání uvedených jízdních pruhů.
- 52 Mimoto příslušné vnitrostátní orgány mohly s ohledem na charakteristiky londýnských taxi, které byly uvedeny v bodech 4 až 11 tohoto rozsudku, mít rozumně za to, že přístup uvedených taxi k jízdním pruhům pro autobusy je ku prospěchu efektivitě londýnského systému pozemní dopravy, a že tudíž kritérium pro poskytnutí dotčeného práva, tedy poskytování taxislužby v Londýně, může umožnit dosažení sledovaného cíle.
- 53 S ohledem na předcházející úvahy je třeba ještě ověřit, zda se kritérium pro poskytnutí práva na přístup použité příslušným orgánem použije na dotčené hospodářské subjekty nediskriminačním způsobem. Jak přitom uvedl generální advokát v bodě 35 stanoviska, tento přezkum se v zásadě shoduje s přezkumem otázky, zda politika jízdních pruhů pro autobusy uděluje londýnským taxi selektivní hospodářskou výhodu. Proto je třeba se touto otázkou zabývat v rámci přezkumu existence takové výhody.
- 54 V tomto ohledu je třeba připomenout, že čl. 107 odst. 1 SFEU zakazuje podpory, které „zvýhodňují určité podniky nebo určitá odvětví výroby“, tedy selektivní podpory (rozsudek Mediaset v. Komise, C-403/10 P, EU:C:2011:533, bod 36, a P, C-6/12, EU:C:2013:525, bod 36).

- 55 V tomto ohledu s ustálené judikatury Soudního dvora vyplývá, že čl. 107 odst. 1 SFEU ukládá povinnost určit, zda v rámci daného právního režimu může vnitrostátní opatření zvýhodňovat „určité podniky nebo určitá odvětví výroby“ vůči ostatním, které se nacházejí s ohledem na cíl sledovaný uvedeným režimem ve srovnatelné skutkové a právní situaci (rozsudek Mediaset v. Komise (EU:C:2011:533, bod 36).
- 56 Druhou podotázkou druhé otázky předkládající soud žádá Soudní dvůr v podstatě o to, aby pro účely prokázání případné selektivní povahy poskytnuté výhody posoudil, zda dotčené opatření zavádí rozlišení mezi hospodářskými subjekty, které se s ohledem na sledovaný cíl nacházejí ve srovnatelné skutkové a právní situaci.
- 57 V tomto ohledu je třeba zdůraznit, že určení situace londýnských taxi a PHV, jakož i posouzení případné srovnatelnosti jejich situací přísluší předkládajícímu soudu, který má jako jediný k dispozici všechny relevantní skutkové a právními okolnosti.
- 58 Nicméně na základě skutečností uvedených ve spisu, který má k dispozici, může Soudní dvůr poskytnout předkládajícímu soudu užitečná vodítka pro posouzení, která bude předkládající soud muset provést.
- 59 Na jedné straně je v tomto ohledu třeba uvést, že určení skutkové a právní situace londýnských taxi a PHV se nemůže omezit na posouzení situace panující na segmentu trhu, na kterém tito dva přepravci přímo soutěží, tedy na segment předem objednané dopravy. Nelze totiž vážně pochybovat o tom, že každá cesta uskutečněná londýnskými taxi a PHV může ovlivnit bezpečnost a účinnost systému dopravy na veškerých londýnských pozemních komunikacích.
- 60 Na druhé straně je třeba mít na zřeteli, že pouze londýnská taxi mohou na základě svého právního postavení své služby nabízet, že podléhají povinnosti obsloužit zákazníka, že musí být rozpoznatelná a musí být schopná přepravovat cestující na invalidním vozíku, a že jejich řidiči musí účtovat cenu za služby pouze prostřednictvím taxametru a musí mít obzvláště důkladnou znalost města Londýn.
- 61 Z toho plyne, že londýnská taxi a PHV se nacházejí v dostatečně odlišných skutkových a právních situacích, aby mohl být učiněn závěr, že nejsou srovnatelná, a že politika jízdních pruhů pro autobusy tedy londýnským taxi neposkytuje selektivní hospodářskou výhodu.
- 62 Za těchto podmínek není namístě odpovídat na třetí podotázku druhé otázky.
- 63 S ohledem na výše uvedené úvahy je třeba na první a druhou otázku odpovědět tak, že skutečnost, že londýnským taxi je pro účely vytvoření bezpečného a efektivního dopravního systému umožněna jízda v jízdním pruhu pro autobusy v době, kdy v tomto pruhu platí omezení jízdy, přičemž PHV je zakázáno uvedené pruhy používat s výjimkou nástupu a výstupu předem objednaných cestujících, podle všeho neimplikuje použití státních prostředků či poskytnutí uvedeným taxi hospodářské selektivní výhody ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, což však přísluší ověřit předkládajícímu soudu.

Ke třetí otázce

- 64 Podstatou třetí otázky předkládajícího soudu je, zda skutečnost, že londýnským taxi je umožněna jízda v jízdním pruhu pro autobusy v době, kdy v tomto pruhu platí omezení jízdy, přičemž PHV je zakázáno uvedené pruhy používat s výjimkou nástupu a výstupu předem objednaných cestujících, může ovlivnit obchod mezi členskými státy ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

- 65 V tomto ohledu je třeba připomenout, že podle ustálené judikatury Soudního dvora není za účelem kvalifikace vnitrostátního opatření jako státní podpory třeba prokazovat skutečný dopad dotčené podpory na obchod mezi členskými státy a skutečné narušení hospodářské soutěže, ale pouze zkoumat, zda tato podpora může tento obchod ovlivnit a narušit hospodářskou soutěž (rozsudek Libert a další, C-197/11 a C-203/11, EU:C:2013:288, bod 76 a citovaná judikatura).
- 66 Pokud podpora poskytnutá členským státem posiluje zejména postavení určitých podniků oproti jiným konkurenčním podnikům v rámci obchodu uvnitř Společenství, je třeba mít za to, že tento obchod je podporou ovlivněn (v tomto smyslu viz rozsudek Libert a další, EU:C:2013:288, bod 77 a citovaná judikatura).
- 67 V tomto ohledu není nezbytné, aby se podniky-příjemci samy o sobě podílely na obchodu uvnitř Společenství. Pokud totiž členský stát podnikům poskytne podporu, může zůstat vnitrostátní činnost zachována nebo může vzrůst s tím důsledkem, že se sníží vyhlídky podniků usazených v jiných členských státech na proniknutí na trh tohoto členského státu (v tomto smyslu viz rozsudek Libert a další, EU:C:2013:288, bod 78 a citovaná judikatura).
- 68 Mimoto podle judikatury Soudního dvora neexistuje práh nebo procentní podíl, při jejichž nedosažení lze mít za to, že obchod mezi členskými státy není ovlivněn. Poměrně malá výše podpory nebo poměrně malá velikost podniku, který je příjemcem podpory, totiž *a priori* nevylučují možnost, že bude ovlivněn obchod mezi členskými státy (rozsudek Altmark Trans a Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, EU:C:2003:415, bod 81).
- 69 Podmínka, podle níž musí být podpora způsobilá ovlivnit obchod mezi členskými státy, tedy nezávisí na místní či regionální povaze poskytovaných dopravních služeb nebo na významu dotčené oblasti činnosti (rozsudek Altmark Trans a Regierungspräsidium Magdeburg, EU:C:2003:415, bod 82).
- 70 Ve věci v původním řízení je třeba mít zejména za to, že nelze vyloučit, že politika jízdních pruhů pro autobusy mohla učinit poskytování služeb PHV v Londýně méně přitažlivým s tím důsledkem, že se snížily vyhlídky podniků usazených v jiných členských státech na proniknutí na uvedený trh, což musí posoudit předkládající soud.
- 71 Z toho vyplývá, že na třetí otázku je třeba odpovědět tak, že nelze vyloučit, že skutečnost, že londýnským taxi je umožněna jízda v jízdním pruhu pro autobusy v době, kdy v tomto pruhu platí omezení jízdy, kdežto PHV je s výjimkou nástupu a výstupu předem objednaných cestujících zakázáno uvedené pruhy používat, může ovlivnit obchod mezi členskými státy ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, což přísluší ověřit předkládajícímu soudu.

K nákladům řízení

- 72 Vzhledem k tomu, že řízení má, pokud jde o účastníky původního řízení, povahu incidenčního řízení ve vztahu ke sporu probíhajícímu před předkládajícím soudem, je k rozhodnutí o nákladech řízení příslušný uvedený soud. Výdaje vzniklé předložením jiných vyjádření Soudnímu dvoru než vyjádření uvedených účastníků řízení se nenahrazují.

Z těchto důvodů Soudní dvůr (druhý senát) rozhodl takto:

- 1) **Skutečnost, že londýnským taxi je pro účely vytvoření bezpečného a efektivního dopravního systému umožněna jízda v jízdním pruhu pro autobusy v době, kdy v tomto pruhu platí omezení jízdy, kdežto vozidlům poskytujícím smluvní přepravu osob je s výjimkou nástupu a výstupu předem objednaných cestujících zakázáno uvedené pruhy používat, podle všeho neimplikuje použití státních prostředků či poskytnutí uvedeným taxi hospodářské selektivní výhody ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, což však přísluší ověřit předkládajícímu soudu.**

- 2) Nelze vyloučit, že skutečnost, že londýnským taxi je umožněna jízda v jízdním pruhu pro autobusy v době, kdy v tomto pruhu platí omezení jízdy, kdežto vozidlům poskytujícím smluvní přepravu osob je s výjimkou nástupu a výstupu předem objednaných cestujících zakázáno uvedené pruhy používat, může ovlivnit obchod mezi členskými státy ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, což přísluší ověřit předkládajícímu soudu.

Podpisy.