

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (třetího senátu)

22. prosince 2010\*

Ve věci C-338/09,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 234 ES, podaná rozhodnutím Unabhängiger Verwaltungssenat Wien (Rakousko) ze dne 29. července 2009, došlým Soudnímu dvoru dne 24. srpna 2009, v řízení

**Yellow Cab Verkehrsbetriebs GmbH**

proti

**Landeshauptmann von Wien,**

SOUDNÍ DVŮR (třetí senát),

ve složení K. Lenaerts, předseda senátu, D. Šváby, R. Silva de Lapuerta, E. Juhász (zpravodaj) a T. von Danwitz, soudci,

\* Jednací jazyk: němčina.

generální advokát: P. Cruz Villalón,  
vedoucí soudní kanceláře: A. Calot Escobar,

s přihlédnutím k písemné části řízení,

s ohledem na vyjádření předložená:

- za Yellow Cab Verkehrsbetriebs GmbH W. Punzem, Rechtsanwalt,
- za rakouskou vládu C. Pesendorfer, jako zmocněnkyní,
- za německou vládu M. Lummou a J. Möllerem, jako zmocněnci,
- za italskou vládu G. Palmieri, jako zmocněnkyní, ve spolupráci s P. Gentilim, avvocato dello Stato,
- za Komisi Evropských společenství G. Braunem, N. Yerrell a I. Rogalskim, jako zmocněnci,

po vyslechnutí stanoviska generálního advokáta na jednání konaném dne 30. září 2010,

vydává tento

## **Rozsudek**

- 1 Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká výkladu relevantních ustanovení práva Unie v oblasti svobody usazování, volného pohybu služeb a hospodářské soutěže, která jsou použitelná v odvětví dopravy.
  
- 2 Tato žádost byla předložena v rámci sporu mezi společnostmi Yellow Cab Verkehrsbetriebs GmbH (dále jen „Yellow Cab“), se sídlem v Mnichově (Německo), a Landeshauptmann von Wien (zemský hejtman Vídně), jehož předmětem je zamítnutí žádosti uvedené společnosti o povolení provozování pravidelné linkové autobusové osobní dopravy na území města Vídně (Rakousko).

## **Právní rámec**

### *Právní úprava Unie*

- 3 Na základě čl. 71 odst. 1 písm. a) ES, nyní čl. 91 odst. 1 písm. a) SFEU, který opravňoval Radu Evropské unie, aby stanovila postupem upraveným v tomto ustanovení

společná pravidla pro mezinárodní dopravu do nebo z některého členského státu anebo procházející přes území jednoho nebo několika členských států, přijala Rada nařízení (EHS) č. 684/92 ze dne 16. března 1992 o společných pravidlech pro mezinárodní přepravu cestujících autokary a autobusy (Úř. věst. L 74, s. 1; Zvl. vyd. 06/01, s. 306), které bylo změněno nařízením Rady (ES) č. 11/98 ze dne 11. prosince 1997 (Úř. věst. L 4, s. 1; Zvl. vyd. 06/03, s. 62, dále jen „nařízení č. 684/92“).

- 4 Článek 7 nařízení č. 684/92, nadepsaný „Postup pro udělení povolení“, v odstavci 4 stanoví:

„Povolení bude vydáno s výjimkou případů, kdy:

[...]

d) je prokázáno, že by dotyčná doprava bezprostředně ohrozila existenci již povolené linkové dopravy, s výjimkou případů, kdy dotyčnou linkovou dopravu provozuje pouze jediný dopravce nebo jediná skupina dopravců;

e) se zdá, že provozování dopravy uvedené v žádosti je zaměřeno pouze na nejvýnosnější přepravu na dotyčných spojích;

[...]“

- 5 Na základě čl. 71 odst. 1 písm. b) ES, nyní čl. 91 odst. 1 písm. b) SFEU, který opravňoval Radu stanovit podmínky, za nichž mohou dopravci, kteří nejsou rezidenty tohoto státu, provozovat dopravu uvnitř některého členského státu, přijala Rada nařízení (ES) č. 12/98 ze dne 11. prosince 1997, kterým se stanoví podmínky, za nichž může dopravce-nerezident provozovat vnitrostátní silniční přepravu cestujících uvnitř členského státu (Úř. věst. L 4, s. 10; Zvl. vyd. 07/03, s. 501), jehož článek 1 stanoví:

„Každému provozovateli silniční osobní dopavy pro cizí potřebu, který je držitelem licence Společenství podle článku 3a nařízení [...] (EHS) č. 684/92 [...], musí být za podmínek stanovených v tomto nařízení a bez diskriminace na základě státní příslušnosti nebo místa, kde je dopravce usazen, povoleno dočasně provozovat vnitrostátní silniční osobní dopravu pro cizí potřebu v jiném členském státě (dále jen ‚hostitelský členský stát‘), aniž je na něm požadováno mít sídlo nebo být jinak usazen v tomto státě.

Tato vnitrostátní doprava je nadále uváděna jako ‚kobotážní doprava‘“

- 6 Článek 2 tohoto nařízení zní následovně:

„Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

- 1) ‚linkovou dopravou‘ pravidelná přeprava cestujících v určených intervalech a na určených trasách, přičemž cestující mohou vystupovat a nastupovat na předem určených zastávkách. S výhradou případné povinné rezervace je linková doprava přístupná všem.

Pravidelnost linkové dopravy není dotčena tím, že provozní podmínky této dopravy mohou být upraveny;

- 2) ‚zvláštní linkovou dopravou‘ pravidelná přeprava stanovených skupin cestujících s vyloučením ostatních osob v určených intervalech a na určených trasách, přičemž cestující mohou vystupovat a nastupovat na předem určených zastávkách.

Zvláštní linková doprava zahrnuje zejména:

- a) přepravu pracovníků mezi bydlištěm a pracovištěm,
- b) přepravu žáků a studentů mezi bydlištěm a vzdělávacími institucemi,
- c) přepravu příslušníků ozbrojených sil a jejich rodin mezi jejich bydlištěm a oblastí kasáren.

Pravidelnost zvláštní linkové dopravy není dotčena tím, že provozní podmínky této dopravy mohou být upraveny podle potřeb uživatelů;

- 3) ‚příležitostnou dopravou‘ doprava, která nevyhovuje definici linkové dopravy, včetně zvláštní linkové dopravy, a která se vyznačuje zejména tím, že přepravuje skupiny cestujících vytvořené z podnětu zákazníka nebo samotného dopravce.

Skutečnost, že je tato doprava provozována v určitých intervalech, nestačí sama o sobě k tomu, aby přestala být považována za příležitostnou dopravu;

[...]“

7 Podle článku 3 téhož nařízení:

„Kabotážní doprava je povolena pro následující dopravu:

- 1) zvláštní linkovou dopravu za předpokladu, že se zakládá na smlouvě uzavřené mezi organizátorem a dopravcem,
- 2) příležitostnou dopravu,
- 3) linkovou dopravu za předpokladu, že je prováděna dopravcem nerezidentem v hostitelském státě v rámci mezinárodní linkové dopravy v souladu s nařízením (EHS) č. 684/92.

Kabotážní dopravu nelze provádět nezávisle na této mezinárodní linkové dopravě.

Městská a příměstská doprava jsou vyloučeny z oblasti působnosti tohoto bodu.

„Městskou a příměstskou dopravou“ se rozumí doprava uspokojující dopravní potřeby městského centra nebo aglomerace, jakož i dopravní potřeby mezi nimi a jejich okolím.“

- 8 Nařízení č. 684/92 a č. 12/98 budou zrušena s účinností od 4. prosince 2011 nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1073/2009 ze dne 21. října 2009 o společných pravidlech pro přístup na mezinárodní trh autokarové a autobusové dopravy a o změně nařízení (ES) č. 561/2006 (Úř. věst. L 300, s. 88). Nařízení č. 684/92 a 12/98 jsou tedy použitelná *ratione temporis* na skutkové okolnosti sporu v původním řízení.
  
- 9 Nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 ze dne 26. června 1969 o postupu členských států ohledně závazků vyplývajících z pojmu veřejné služby v dopravě po železnici, silnici a vnitrozemských vodních cestách (Úř. věst. L 156, s. 1), ve znění nařízení Rady (EHS) č. 1893/91 ze dne 20. června 1991 (Úř. věst. L 169, s. 1, dále jen „nařízení č. 1191/69“), které je použitelné *ratione temporis* na skutkové okolnosti sporu v původním řízení, obsahuje v čl. 2 odst. 1 následující definici:

„Závazky veřejné služby se rozumí závazky, které by daný dopravní podnik na základě svých vlastních obchodních zájmů nepřevzal vůbec nebo nepřevzal ve stejném rozsahu nebo za stejných podmínek.“

- 10 Nařízení č. 1191/69 bylo zrušeno od 3. prosince 2009 nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a nařízení Rady (EHS) č. 1107/70 (Úř. věst. L 315, s. 1). Článek 2 písm. e) tohoto nařízení

obsahuje definici pojmu „závazek veřejné služby“, jehož obsah odpovídá v podstatě obsahu čl. 2 odst. 1 nařízení č. 1191/69.

### *Vnitrostátní právní úprava*

- 11 Ustanovení § 1 rakouského zákona o přepravě osob linkovou autobusovou dopravou (Kraftfahrliniengesetz, BGBl. I, 203/1999), ve znění použitelném na spor v původním řízení (BGBl. I, 153/2006, dále jen „KfLG“), nadepsané „Definice, obsah a rozsah licencí“, stanoví:

„1. Provoz linkové autobusové dopravy spočívá v pravidelné přepravě osob autobusy prostřednictvím provozovatelů osobní autobusové dopravy v rámci určitého dopravního spoje, v jehož rámci cestující nastupují a vystupují na předem určených zastávkách. Linková autobusová doprava je s výhradou případné povinné rezervace přístupná všem.

[...]

3. K provozu vnitrostátní a mezinárodní linkové autobusové dopravy podle odstavce 1 je nezbytná koncese; k provozu linkové autobusové dopravy, jejíž konečné zastávky se nacházejí na území členských států [...] nebo smluvních stran Dohody o Evropském hospodářském prostoru nebo Švýcarska, je nezbytné povolení, které je rovnocenné této koncesi.“

- 12 Ustanovení § 2 KfLG, nadepsané „Povinnost podat žádost o koncesi a povolení, obsah žádosti o koncesi“, stanoví, že k udělení koncese nebo povolení je nezbytná žádost

dopravce, kterou je třeba podat přímo u příslušného orgánu, a upřesňuje údaje, které tato žádost musí obsahovat a které se týkají zejména totožnosti a místa usazení žadatele, jeho spolehlivosti, technických znalostí a dovedností, jeho finanční způsobilosti, trasy požadované linky, požadované délky trvání koncese, výše jízdného, které má být uplatněno, a vybavení vozidel, která mají být využívána.

- 13 Ustanovení § 3 tohoto zákona, nadepsané „Orgány dozoru“, v odstavci 1 stanoví, že Landeshauptmann (zemský hejtman) je příslušný k udělení koncese stanovené v § 1 tohoto zákona.
- 14 Ustanovení § 7 uvedeného zákona, nadepsané „Podmínky udělení licencí a důvody jejich zamítnutí“, v odstavci 1 stanoví:

„Koncese musí být udělena, pokud:

- 1) žadatel o koncesi nebo případně provozovatel stanovený v § 10 odst. 5 je spolehlivý a odborně způsobilý a krom toho disponuje odpovídající finanční způsobilostí;
- 2) žadatel o koncesi jakožto fyzická osoba má rakouské státní občanství a podnik (§ 1 odst. 2 bod 2) má své sídlo v Rakousku. Státní příslušníci jiných členských států [...] nebo dalších smluvních stran Dohody o Evropském hospodářském prostoru a podniky z těchto států, které mají rovněž sídlo nebo stále usazení v Rakousku, jsou postaveni na roveň rakouským žadatelům o koncesi;

- 3) způsob provozování linkové dopravy zaručuje účelné a hospodárné uspokojení potřeb přepravy přicházejících v úvahu a
  
- 4) udělení koncese krom toho neodporuje veřejnému zájmu. Tento důvod pro vyloučení jejího udělení se uplatní zejména tehdy, pokud

[...]

- b) požadovaná linková autobusová doprava by mohla ohrozit splnění úkolů dopravy plněnými dopravci, do jejichž oblasti dopravy (§ 14 odst. 1 až 3) požadovaná linka zcela nebo zčásti spadá, nebo
  
- c) požadovaná linková autobusová doprava by zasahovala do organizace dopravy, která lépe vyhovuje veřejnému zájmu a která je organizována dopravci v oblasti dopravy (§ 14 odst. 4), do níž požadovaná linka zcela nebo zčásti spadá, a jeden z těchto podniků provede nezbytné zlepšení podmínek dopravy v přiměřené lhůtě maximálně šesti měsíců, kterou stanoví orgán dozoru.“

15 Ustanovení § 14 KfLG, nadepsané „Oblast dopravy“, zní následovně:

„1. Oblast dopravy podle § 7 odst. 1 bodu 4 písm. b) je tak široká, nakolik by požadovaná linková doprava mohla ohrozit již povolenou veřejnou dopravu.

2. Ohrožení splnění úkolů v dopravě je dáno tehdy, pokud je dopravce v provozování své veřejné dopravy rozhodujícím způsobem poškozován, jako je tomu v případě, kdy je tato ohrožená linka dotčena snížením příjmů, které významně ohrožuje výnosnost jejího provozu.

3. Pokud dopravce prohlásí, že se jeho příjmy snížily natolik, že ohrožují významně rovnováhu jeho provozu z důvodu udělení nové koncese nebo její změny s ohledem na vedení trasy, musí sdělit orgánu dozoru údaje, které jsou známy zčásti pouze jemu a které uvedenému orgánu umožní, aby posoudil účinky, které bude mít snížení příjmů na výnosnost dotčené linky.

4. Oblastí dopravy podle § 7 odst. 1 bodu 4 písm. c) je třeba rozumět oblast, v jejímž rámci uspokojuje stávající linková autobusová doprava přepravní potřeby obyvatel.“

### **Spor v původním řízení a předběžné otázky**

16 Žádostí ze dne 25. ledna 2008 Yellow Cab požádala Landeshauptmann von Wien podle KfVG o udělení povolení k provozování linkové autobusové dopravy na stanovené trase výhradně na území města Vídně.

17 Na téměř celém úseku této trasy je již provozována linková autobusová doprava jinou společností na základě koncese udělené dne 17. května 2005.

- 18 Žádost společnosti Yellow Cab byla zamítnuta příslušným správním orgánem v podstatě na základě následujících důvodů. Yellow Cab je usazena v jiném členském státě a nemá sídlo ani stálé usazení, které umožňuje provoz na rakouském území, což je v rozporu s § 7 odst. 1 bodem 2 KfLG. Krom toho podnik, který provozuje v současnosti linkovou autobusovou dopravu na stejné trase, které se týká žádost společnosti Yellow Cab, byl konzultován podle § 7 odst. 1 bodu 4 písm. b) KfLG a uvedl, že tato linka již nemůže být provozována z hospodářského hlediska za udržitelných podmínek, pokud bude požadovaná koncese udělena.
- 19 Yellow Cab podala žalobu k Unabhängiger Verwaltungssenat Wien, který vyjadřuje pochybnosti o slučitelnosti dotčené vnitrostátní právní úpravy s pravidly Smlouvy o ES v oblasti svobody usazování, volného pohybu služeb a hospodářské soutěže.
- 20 V podstatě uvádí, že povinnost mít sídlo nebo být trvale usazen na rakouském území za účelem získání povolení provozovat linkovou osobní dopravu na základě koncese představuje zvláštní překážku pouze pro žadatele, kteří nepocházejí z Rakouska, neboť rakouští žadatelé, fyzické či právnické osoby, jsou v zásadě usazeni na území Rakouské republiky. I když linková osobní doprava představuje veřejný zájem, předkládající soud pochybuje o tom, zda je nutné omezit svobodu usazování a volný pohyb služeb v takovém rozsahu.
- 21 Co se dále týče podmínky, že požadovaná nová linka nesmí z hospodářského hlediska ohrozit již povolenou linkovou dopravu, má předkládající soud za to, že příslušné ustanovení vnitrostátní právní úpravy chrání před hospodářskou soutěží především podniky, které provozují špatně a nevýnosně linkovou dopravu, která jim byla

povolena. Předkládající soud uvádí, že v projednávaném případě podnik žádající o koncesi navrhl za fakticky stejnou linkovou osobní dopravu cenu, která je zjevně nižší než cena, kterou v současnosti požaduje konkurenční podnik, který již vlastní koncesi.

<sup>22</sup> Konečně předkládající soud uvádí, že ačkoli se ustanovení Smlouvy v oblasti hospodářské soutěže týkají v zásadě jednání podniků, členské státy jsou rovněž povinny nepřijmout opatření, která by mohla omezit užitečný účinek pravidel hospodářské soutěže, která jsou použitelná na podniky. Vnitrostátní právní úprava dotčená ve věci v původním řízení přitom brání podniku, který může nabídnout službu linkové autobusové dopravy za výhodnější ceny, aby vstoupil na trh, zatímco systém linkové dopravy fungující správně a za výhodné ceny do značné míry odpovídá veřejnému zájmu.

<sup>23</sup> Na základě těchto důvodů se Unabhängiger Verwaltungssenat Wien rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:

„1) Je se svobodou usazování a volným pohybem služeb ve smyslu článku [49 SFEU a následujících] a článku 56 SFEU a následujících] a s právem hospodářské soutěže ve smyslu článku [101 SFEU a následujících] slučitelný vnitrostátní předpis upravující podmínky pro udělení povolení k provozu linkové autobusové dopravy,



## K předběžným otázkám

### *Úvodní poznámky*

- <sup>24</sup> Úvodem je třeba uvést, že předkládající soud zmiňuje v obou otázkách mimo jiné právo Unie v oblasti hospodářské soutěže, které je upraveno v člancích 101 SFEU a následujících.
- <sup>25</sup> V tomto ohledu je třeba připomenout, že i když je pravda, že články 101 SFEU a 102 SFEU se samy o sobě týkají pouze chování podniků a nevztahují se na právní či správní předpisy vydané členskými státy, nic to nemění na skutečnosti, že tyto články vykládané ve spojení s čl. 4 odst. 3 SEU, který zavádí povinnost spolupráce, ukládají členským státům, aby nepřijímaly nebo nezachovávaly v platnosti opatření, i kdyby se jednalo o právní či správní předpisy, způsobilá zmařit užitečný účinek pravidel hospodářské soutěže uplatnitelných na podniky (viz rozsudky ze dne 9. prosince 2003, CIF, C-198/01, Recueil, s. I-8055, bod 45 a citovaná judikatura, jakož i ze dne 5. prosince 2006, Cipolla a další, C-94/04 a C-202/04, Sb. rozh. s. I-11421, bod 46).
- <sup>26</sup> Soudní dvůr rozhodl, že čl. 4 odst. 3 SEU a článek 101 SFEU jsou porušeny, jestliže členský stát buď nařídí nebo podpoří uzavírání kartelových dohod v rozporu s článkem 101 SFEU nebo posílí účinky takových dohod, anebo zbaví svou vlastní právní úpravu jejího státního charakteru tím, že přenese odpovědnost za přijetí intervenčních rozhodnutí hospodářského významu na soukromé hospodářské subjekty (viz výše uvedené rozsudky CIF, bod 46 a citovaná judikatura, jakož i Cipolla a další, bod 47).

- 27 Je však třeba konstatovat, že vnitrostátní právní úprava dotčená ve věci v původním řízení nespadá do žádného z těchto případů. Z toho vyplývá, že projednávanou žádost o rozhodnutí o předběžné otázce není namístě zkoumat s ohledem na pravidla Unie týkající se hospodářské soutěže.

### *K první otázce*

- 28 Podstatou této otázky předkládající soudu je, zda ustanovení práva Unie v oblasti volného pohybu služeb a svobody usazování musí být vykládána v tom smyslu, že brání takové právní úpravě členského státu, jako je právní úprava dotčená ve věci v původním řízení, která vyžaduje jako podmínku pro udělení povolení k provozování městské linkové autobusové osobní dopravy, která pravidelně obsluhuje stanovené zastávky dle jízdního řádu, aby hospodářské subjekty žádající o povolení, dokonce i ty subjekty, které jsou usazeny v jiných členských státech, měly sídlo nebo jiné místo usazení na území tohoto členského státu.
- 29 Pro účely odpovědi na tuto otázku je třeba zdůraznit, že volný pohyb služeb v oblasti dopravy není upraven ustanovením článku 56 SFEU, který se týká obecně volného pohybu služeb, nýbrž zvláštním ustanovením čl. 58 odst. 1 SFEU, podle něhož „[v]olný pohyb služeb v oblasti dopravy je upraven ustanoveními hlavy o dopravě“ (viz v tomto smyslu rozsudek ze dne 13. července 1989, Lambregts Transportbedrijf, 4/88, Recueil, s. 2583, bod 9).
- 30 Použití zásad volného pohybu služeb musí být v důsledku toho uskutečněno podle Smlouvy prováděním společné dopravní politiky (viz rozsudek ze dne 7. listopadu 1991, Pinaud Wieger, C-17/90, Recueil, s. I-5253, bod 7).

- 31 Je třeba konstatovat, že doprava dotčená ve věci v původním řízení nespadá do rozsahu působnosti ustanovení, která byla přijata Radou na základě čl. 71 odst. 1 ES za účelem liberalizace dopravních služeb.
- 32 Je totiž nesporné, že provozování linkové autobusové dopravy, kterou zamýšlí společnost Yellow Cab, nespadá do pojmu „mezinárodní doprava“, a tedy do rozsahu působnosti nařízení č. 684/92. Co se dále týče nařízení č. 12/98, je třeba uvést, že podmínky použití tohoto nařízení nejsou ve věci v původním řízení splněny, jelikož služby linkové dopravy zamýšlené společností Yellow Cab nepředstavují vnitrostátní úsek mezinárodní linkové dopravy ve smyslu článku 3 bodu 3 tohoto nařízení a představují městskou nebo příměstskou dopravu, která je podle tohoto ustanovení vyloučena z rozsahu působnosti uvedeného nařízení, jelikož mají být poskytovány výhradně na území města Vídně.
- 33 Vnitrostátní právní úpravu dotčenou ve věci v původním řízení je třeba za těchto podmínek posoudit s ohledem na ustanovení Smlouvy o FEU v oblasti svobody usazování, která se použijí přímo na dopravu, a nikoli prostřednictvím hlavy této Smlouvy týkající se dopravy.
- 34 V tomto ohledu je třeba uvést, že povinnost mít sídlo nebo být jinak usazen na území hostitelského členského státu tedy nemůže jako taková představovat překážku nebo omezení svobody usazování. Jak totiž správně poznamenala rakouská vláda, tato povinnost neznamená sebemenší omezení svobody hospodářských subjektů usazených v jiných členských státech založit agentury nebo být jinak usazený na tomto území.

- 35 V takové situaci, o jakou se jedná ve věci v původním řízení, je tedy důležité přezkoumat, zda způsoby, které souvisejí s požadavkem mít sídlo nebo být jinak usazen na území hostitelského členského státu, jako podmínky pro získání povolení k provozování linkové osobní dopravy, mohou představovat překážku výkonu práva usazování.
- 36 V tomto ohledu předkládající soud odkazuje zaprvé na situaci, v níž zahraniční podnikatel, který má zájem o udělení povolení, musí mít sídlo nebo být jinak usazen na území hostitelského členského státu již před udělením povolení k provozování, a zadruhé na situaci, v níž musí splnit tento požadavek po udělení povolení, a nejpozději k okamžiku, kdy zahájí provozování povolené linkové dopravy.
- 37 Požadovat po hospodářském subjektu, který je usazen v jiném členském státě a který si přeje získat povolení k provozování linkové autobusové dopravy v hostitelském členském státě, aby měl sídlo nebo byl jinak usazen na území posledně uvedeného členského státu ještě před tím, než mu je provozování této linky povoleno, má odrazující účinek. Průměrně obezřetný hospodářský subjekt by totiž nebyl ochoten uskutečnit případně významné investice, pokud by bylo zcela nejisté, zda takové povolení získá.
- 38 Je třeba dodat, že omezení, které s sebou nese takový požadavek, není patrně nijak odůvodněno s ohledem na cíle, které uvádí rakouská vláda a které se týkají nezbytnosti zajistit rovné podmínky pro hospodářskou soutěž při provozování linkové autobusové dopravy a zaručit dodržování sociálního a pracovního práva platného v Rakousku.

- 39 V důsledku toho takový požadavek představuje omezení, které je v rozporu s pravidly Unie v oblasti práva usazování.
- 40 Naproti tomu požadavek usazení na rakouském území není v rozporu s pravidly práva Unie, pokud se použije po udělení povolení k provozování a před tím, než podnikatel zahájí provozování této linky.
- 41 Vzhledem k výše uvedeným úvahám je třeba na první otázku odpovědět tak, že článek 49 SFEU musí být vykládán v tom smyslu, že brání takové právní úpravě členského státu, jako je právní úprava dotčená ve věci v původním řízení, která vyžaduje jako podmínku pro udělení povolení k provozování městské linkové autobusové osobní dopravy, která pravidelně obsluhuje stanovené zastávky dle jízdního řádu, aby hospodářské subjekty žádající o povolení, které jsou usazeny v jiných členských státech, měly sídlo nebo byly jinak usazeny na území tohoto členského státu ještě před tím, než je jim toto povolení k provozování této linky uděleno. Naproti tomu článek 49 SFEU musí být vykládán v tom smyslu, že nebrání vnitrostátní právní úpravě, která stanoví požadavek usazení, pokud se usazení vyžaduje po udělení tohoto povolení a před tím, než žadatel zahájí provozování uvedené linky.

### *Ke druhé otázce*

- 42 Touto otázkou se předkládající soud táže, zda ustanovení práva Unie v oblasti volného pohybu služeb a svobody usazování musí být vykládána v tom smyslu, že brání takové vnitrostátní právní úpravě, jako je úprava dotčená ve věci v původním řízení, která stanoví, že povolení požadované za účelem provozování městské linkové autobusové osobní dopravy, která pravidelně obsluhuje stanovené zastávky dle jízdního

řádu, musí být zamítnuto, pokud by se v případě zahájení provozu osobní dopravy na požadovaných linkách příjmy konkurenčního podniku, který jezdí na zčásti nebo zcela totožné trase, v důsledku provozu těchto linek významným způsobem snížily natolik, že by již další provozování povolených linek nebylo s ohledem na tržní kritéria výnosné.

- 43 S ohledem na úvahy uvedené v bodech 29 až 33 tohoto rozsudku musí být tato otázka přezkoumána výhradně z hlediska svobody usazování.
- 44 Úvodem je třeba uvést, že podle údajů ve spisu má autobusová linka dotčená ve věci v původním řízení hlavně turistický účel, takže povinnosti inherentní službě provozování takových linek neodpovídají povinnostem veřejné služby ve smyslu definice uvedené v čl. 2 odst. 1 nařízení č. 1191/69.
- 45 Je třeba zdůraznit, že taková vnitrostátní právní úprava, jako je právní úprava dotčená ve věci v původním řízení, která za účelem provozování turistické autobusové linky vyžaduje získání povolení, představuje v zásadě omezení svobody usazování ve smyslu článku 49 SFEU v rozsahu, v němž je jejím účelem omezení počtu poskytovatelů služeb, bez ohledu na namítanou neexistenci diskriminace na základě státní příslušnosti dotyčných příslušníků povolání (viz obdobně rozsudek ze dne 10. března 2009, Hartlauer, C-169/07, Sb. rozh. s. I-1721, body 36 a 39).
- 46 V důsledku toho je třeba přezkoumat, zda může být právní úprava dotčená v původním řízení objektivně odůvodněna.

- 47 Je třeba uvést, že jak vyplývá ze spisu předloženého Soudnímu dvoru, § 7 KfLG, nadepsaný „Podmínky udělení licencí a důvody jejich zamítnutí“, odkazuje ve svém odst. 1 bodě 4 na rozpor s veřejnými zájmy jako kritérium pro zamítnutí povolení k provozování a uvádí v písm. b) a c) tohoto ustanovení situace, v nichž se tento důvod zamítnutí zvláště použije. Snížení příjmů podniku, který již disponuje povolením, které ohrožuje významně výnosnost provozu jeho linkové dopravy, je uvedeno v § 14 tohoto zákona, nadepsaného „Oblast dopravy“.
- 48 Je třeba konstatovat, že se druhá otázka, jak je formulována, týká rozhodující role kritéria, které je založeno na takovém snížení příjmů a na nevýnosné povaze provozování dotčeného podniku s ohledem na tržní kritéria, pokud by povolení bylo uděleno novému subjektu.
- 49 Přezkum Soudního dvora tedy zohlední jak znění rozhodných ustanovení KfLG, tak i výklad tohoto zákona, tak jak vyplývá z formulace druhé otázky.
- 50 V tomto ohledu, jak správně uvádí Komise Evropských společenství, provozování autobusových linek, o jaké se jedná ve věci v původním řízení, může splňovat cíl obecného zájmu, jako je podpora cestovního ruchu, politika bezpečnosti silničního provozu prostřednictvím organizace dopravy za turistickými účely na základě stanovených tras nebo ochrana životního prostředí pomocí nabídky prostředku hromadné dopravy jako alternativy k prostředkům individuální dopravy.
- 51 Naproti tomu cíl zaručit výnosnost konkurenční autobusové linky nemůže jako důvod, který má čistě hospodářskou povahu, představovat v souladu s ustálenou

judikaturou naléhavý důvod obecného zájmu, který může odůvodnit omezení základní svobody zaručené Smlouvou (viz rozsudek ze dne 11. března 2010, Attanasio Group, C-384/08, Sb. rozh. s. I-2055, bod 55 a citovaná judikatura).

- 52 Co se týče konkrétně zájmu na zamezení tomu, aby povolení linkové dopravy bezprostředně ohrozilo existenci již povolené linkové dopravy, je třeba uvést, že takový zájem jistě může v rámci nařízení č. 684/92 odůvodnit zamítnutí takového povolení, jak vyplývá z čl. 7 odst. 4 písm. d) tohoto nařízení. Jelikož se však toto ustanovení za okolností sporu v původním řízení nepoužije, nelze připustit, že mimo tento právní rámec a v případě existence žádosti o provozování linkové dopravy za turistickými účely, mohou cíle, které jsou obdobné cílům stanoveným v tomto ustanovení, odůvodnit omezení svobody usazování.
- 53 Za účelem přezkumu přiměřenosti je třeba připomenout, že režim předchozího udělení správního povolení nemůže vnitrostátní orgány opravňovat k diskrečnímu počínání, které by mohlo zbavit předpisy Unie, zejména předpisy týkající se takové základní svobody, jako je základní svoboda dotčená v původním řízení, jejich užitečného účinku. Aby byl režim předchozího udělení správního povolení oprávněný, přestože se od takové základní svobody odchyluje, musí se zakládat na objektivních, nediskriminačních a předem známých kritériích, která zajišťují, aby byly pro výkon posuzovací pravomoci vnitrostátními orgány stanoveny dostatečné meze (výše uvedený rozsudek Hartlauer, bod 64 a citovaná judikatura).
- 54 Pokud je tedy vnitrostátní právní úprava dotčená v původním řízení vykládána v tom smyslu, že je posouzení žádosti o povolení provedeno příslušným vnitrostátním správním orgánem pouze na základě tvrzení držitele povolení, která se týkají výnosnosti jeho provozu, ačkoli je tento podnik přímým potenciálním konkurentem podniku,

který žádá o udělení nového povolení, byl by tento způsob posouzení v rozporu s pravidly Unie, jelikož by mohl narušovat objektivitu a nestrannost projednání dotyčné žádosti o povolení (viz v tomto smyslu výše uvedený rozsudek Hartlauer, bod 69).

- 55 Vzhledem k výše uvedeným úvahám je třeba na druhou otázku odpovědět tak, že článek 49 SFEU musí být vykládán v tom smyslu, že brání vnitrostátní právní úpravě, která stanoví, že se povolení k provozu turistické autobusové linky zamítne z důvodu snížení výnosnosti konkurenčního podniku, kterému bylo povoleno provozovat linku na trase zcela nebo zčásti totožné s požadovanou trasou, a to pouze na základě tvrzení tohoto konkurenčního podniku.

## **K nákladům řízení**

- 56 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 (třetí senát) rozhodl takto:

- 1) Článek 49 SFEU musí být vykládán v tom smyslu, že brání takové právní úpravě členského státu, jako je právní úprava dotčená ve věci v původním řízení, která vyžaduje jako podmínku pro udělení povolení k provozování městské linkové autobusové osobní dopravy, která pravidelně obsluhuje stanovené**

**zastávky dle jízdního řádu, aby hospodářské subjekty žádající o povolení, které jsou usazeny v jiných členských státech, měly sídlo nebo byly jinak usazeny na území tohoto členského státu ještě před tím, než je jim toto povolení k provozování této linky uděleno. Naproti tomu článek 49 SFEU musí být vykládán v tom smyslu, že nebrání vnitrostátní právní úpravě, která stanoví požadavek usazení, pokud se usazení vyžaduje po udělení tohoto povolení a před tím, než žadatel zahájí provozování uvedené linky.**

- 2) **Článek 49 SFEU musí být vykládán v tom smyslu, že brání vnitrostátní právní úpravě, která stanoví, že se povolení k provozu turistické autobusové linky zamítne z důvodu snížení výnosnosti konkurenčního podniku, kterému bylo povoleno provozovat linku na trase zcela nebo zčásti totožné s požadovanou trasou, a to pouze na základě tvrzení tohoto konkurenčního podniku.**

Podpisy.