



Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (τρίτο τμήμα)

της 15ης Μαρτίου 2017*

«Προδικαστική παραπομπή — Άρθρο 96 ΣΛΕΕ — Δυνατότητα εφαρμογής — Εθνική ρύθμιση η οποία απαγορεύει στους παρόχους υπηρεσιών ταξί τη διάθεση μεμονωμένων θέσεων — Εθνική ρύθμιση η οποία απαγορεύει στους παρόχους υπηρεσιών ταξί τον προκαθορισμό του προορισμού τους — Εθνική ρύθμιση η οποία απαγορεύει στους παρόχους υπηρεσιών ταξί την άγρα πελατών»

Στην υπόθεση C-253/16,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το cour d'appel de Bruxelles (εφετείο Βρυξελλών, Βέλγιο) με απόφαση της 21ης Απριλίου 2016, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 3 Μαΐου 2016, στο πλαίσιο της δίκης

FlibTravel International SA,

Léonard Travel International SA

κατά

AAL Renting SA,

Haroune Tax SPRL,

Saratax SCS,

Ryad SCRI,

Taxis Bachir & Cie SCS,

Abdelhamid El Barjraji,

Abdelouahab Ben Bachir,

Sotax SCRI,

Mostapha El Hammouchi,

Boughaz SPRL,

Sahbaz SPRL,

Jamal El Jelali,

* Γλώσσα διαδικασίας: η γαλλική.

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

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

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (τρίτο τμήμα),

συγκείμενο από τους L. Bay Larsen, πρόεδρο τμήματος, M. Βηλαρά, J. Malenovský, M. Safjan και D. Šváby (εισηγητή), δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: N. Wahl

γραμματέας: A. Calot Escobar

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

- οι FlibTravel International SA και Léonard Travel International SA, εκπροσωπούμενες από τον P. Frühling, avocat,
- οι AAL Renting SA και Haroune Tax SPRL, εκπροσωπούμενες από τον V. Defraiteur, avocat,
- οι Saratax SCS, Ryad SCRI, Taxis Bachir & Cie SCS, Abdelhamid El Barjaji, Abdelouahab Ben Bachir, Sotax SCRI, Mostapha El Hammouchi, Boughaz SPRL, Sahbaz SPRL, Jamal El Jelali, Mohamed Chakir Ben Kadour, Taxis Chalkis SCRL, Mohammed Gheris, Les délices de Fes SPRL, Abderrahmane Belyazid, E.A.R. SCS, Sotrans SPRL, B.M.A. SCS, Taxis Amri et Cie SCS, Aramak SCS, Rachid El Amrani, Mourad Bakkour, Mohamed Agharbiou, Omar Amri, Jmili Zouhair, Mustapha Ben Abderrahman, Mohamed Zahyani, Miltotax SPRL, Lextra SA, Ismael El Amrani,

Farid Benazzouz, Imad Zoufri, Abdel-Ilah Bokhamy, Ismail Al Bouhali, Bahri Messaoud & Cie SCS, Mostafa Bouzid, BKN Star SPRL, M.V.S. SPRL, A.B.M.B. SCS, Imatrans SPRL, Reda Bouyaknouden, Ayoub Tahri, Moulay Adil El Khatir, Redouan El Abboudi, Mohamed El Abboudi, Bilal El Abboudi, Sofian El Abboudi, Karim Bensbih, Hadel Bensbih, Mimoun Mallouk, Abdellah El Ghaffouli και Said El Aazzoui, εκπροσωπούμενοι από τους D. Ribant και I. Ferrant, avocats,

— η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τον W. Mölls και την J. Hottiaux,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 21ης Δεκεμβρίου 2016,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

- 1 Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία του άρθρου 96, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ.
- 2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο αγωγής επί παραλείψει ασκηθείσας από τη FlibTravel International SA (στο εξής: FlibTravel) και τη Léonard Travel International SA (στο εξής: Léonard Travel), εταιρίες που εκμεταλλεύονται τακτικές γραμμές μεταφοράς προσώπων με λεωφορεία, κατά φυσικών και νομικών προσώπων που ασκούν, αντιστοίχως, τη δραστηριότητα οδηγών ταξί και φορέων εκμεταλλεύσεως ταξί, λόγω αθέμιτου ανταγωνισμού, που οι ενάγουσες ισχυρίζονται ότι υφίστανται από τους εναγόμενους.

Το βελγικό νομικό πλαίσιο

- 3 Το *ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale, du 27 avril 1995, relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur* (διάταγμα της Περιφέρειας Βρυξελλών-Πρωτεύουσας, της 27ης Απριλίου 1995, περί των υπηρεσιών ταξί και των υπηρεσιών εκμισθώσεως οχημάτων με οδηγό) (*Moniteur belge* της 1ης Ιουνίου 1995, σ. 15510), όπως τροποποιήθηκε με το διάταγμα της 20ης Ιουλίου 2006 (*Moniteur belge* της 29ης Σεπτεμβρίου 2006) (στο εξής: διάταγμα της 27ης Απριλίου 1995), ορίζει στο άρθρο 2, παράγραφοι 1 και 2, τα εξής:

«1) υπηρεσίες ταξί: οι υπηρεσίες με τις οποίες εξασφαλίζεται, με οδηγό, η έναντι αντιτίμου μεταφορά προσώπων με αυτοκίνητα οχήματα που πληρούν τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

- a) το όχημα, τύπου επιβατηγού αυτοκινήτου, αυτοκινήτου μικτής χρήσεως ή μικρού λεωφορείου (*minibus*), κατά την έννοια του βασιλικού διατάγματος της 15ης Μαρτίου 1968, σχετικά με τον γενικό κανονισμό επί των τεχνικών προδιαγραφών τις οποίες πρέπει να πληρούν τα αυτοκίνητα οχήματα και τα ρυμουλκούμενά τους, τα μέρη τους, καθώς και τα σχετικά με την ασφάλεια εξαρτήματα, δύναται, κατά τον τύπο κατασκευής και εξοπλισμό του, να μεταφέρει κατ' ανώτατο όριο εννέα πρόσωπα –περιλαμβανομένου του οδηγού– και προορίζεται για τον σκοπό αυτό·
- b) το όχημα τίθεται στη διάθεση του κοινού, είτε σε καθορισμένο σημείο σταθμεύσεως επί δημοσίας οδού κατά την έννοια του γενικού κανονισμού για την αστυνόμευση της οδικής κυκλοφορίας, είτε σε οποιονδήποτε άλλο χώρο στον οποίο δεν επιτρέπεται η δημόσια κυκλοφορία·
- c) στη διάθεση του επιβάτη τίθεται το όχημα και όχι κάθε μια από τις θέσεις όταν το όχημα χρησιμοποιείται ως ταξί, ή κάθε μια από τις θέσεις του οχήματος και όχι το ίδιο το όχημα όταν το όχημα χρησιμοποιείται ως συλλογικό ταξί κατόπιν αδειάς της Κυβερνήσεως της Περιφέρειας Βρυξελλών - Πρωτεύουσας·

d) ο προορισμός καθορίζεται από τον πελάτη

2) υπηρεσίες εκμισθώσεως οχημάτων με οδηγό: όλες οι υπηρεσίες μεταφοράς προσώπων έναντι αντιτίμου με αυτοκίνητα οχήματα που δεν είναι υπηρεσίες ταξί και παρέχονται με επιβατηγά αυτοκίνητα, αυτοκίνητα μικτής χρήσεως ή μικρά λεωφορεία (minibus), εξαιρουμένων των οχημάτων που είναι διαμορφωμένα ως ασθενοφόρα».

4 Κατά το άρθρο 3, πρώτο εδάφιο, του εν λόγω διατάγματος:

«Απαγορεύεται η χωρίς άδεια της Κυβερνήσεως εκμετάλλευση υπηρεσίας ταξί μέσω ενός ή περισσοτέρων οχημάτων με σημείο εκκινήσεως δημόσια οδό ή οποιονδήποτε άλλο χώρο στον οποίο δεν επιτρέπεται η δημόσια κυκλοφορία και βρίσκεται στο έδαφος της Περιφέρειας Βρυξελλών – Πρωτεύουσας.»

5 Κατά το άρθρο 16 του εν λόγω διατάγματος:

«Απαγορεύεται η χωρίς άδεια της Κυβερνήσεως εκμετάλλευση υπηρεσίας εκμισθώσεως οχημάτων με οδηγό, μέσω ενός ή περισσοτέρων οχημάτων, στο έδαφος της Περιφέρειας Βρυξελλών – Πρωτεύουσας.

Μόνον οι επιχειρήσεις που διαθέτουν άδεια εκδοθείσα από την Κυβέρνηση μπορούν να παρέχουν υπηρεσίες με σημείο εκκινήσεως για τον χρήστη εντός του εδάφους της Περιφέρειας Βρυξελλών – Πρωτεύουσας.

[...]»

6 Η *arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, du 29 mars 2007, relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur* (υπουργική απόφαση της Κυβερνήσεως της Περιφέρειας Βρυξελλών-Πρωτεύουσας, της 29ης Μαρτίου 2007, περί των υπηρεσιών ταξί και των υπηρεσιών εκμισθώσεως οχημάτων με οδηγό) (*Moniteur belge* της 3ης Μαΐου 2007, σ. 23526), όπως τροποποιήθηκε με την *arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, du 27 mars 2014* (υπουργική απόφαση της Κυβερνήσεως της Περιφέρειας Βρυξελλών – Πρωτεύουσας, της 27ης Μαρτίου 2014) (*Moniteur belge* της 17ης Απριλίου 2014), ορίζει στο άρθρο 31, σημείο 7, ότι απαγορεύεται στους οδηγούς «η άγρα πελατών από τους ίδιους ή από τρίτους για λογαριασμό τους».

Η διαφορά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

7 Στο πλαίσιο συμβάσεως υπεργολαβίας που συνήψαν με το Brussels South Charleroi Airport, η FlibTravel και η Léonard Travel εκμεταλλεύονται τακτική γραμμή λεωφορείων που συνδέει, συγκεκριμένα, τον σιδηροδρομικό σταθμό Bruxelles-Midi, που βρίσκεται στις Βρυξέλλες (Βέλγιο) με τον αερολιμένα του Σαρλερουά (Βέλγιο).

8 Στις 21 Μαΐου 2014, η FlibTravel και η Léonard Travel άσκησαν αγωγή επί παραλείψει κατά των εναγομένων της κύριας δίκης ενώπιον του προέδρου του *tribunal de commerce francophone de Bruxelles* (γαλλόφωνου εμποροδικείου των Βρυξελλών, Βέλγιο) με αίτημα την παύση πρακτικών, οι οποίες, όπως υποστηρίζουν, αποτελούν πράξεις που αντίκεινται στα συναλλακτικά ήθη, καθόσον τελούνται κατά παράβαση του άρθρου 2, παράγραφος 1, στοιχεία c) και d), του διατάγματος της 27ης Απριλίου 1995.

9 Προς στήριξη της αγωγής τους επί παραλείψει, η FlibTravel και η Léonard Travel επισημαίνουν ότι στον σιδηροδρομικό σταθμό Bruxelles-Midi οι εναγόμενοι στην κύρια δίκη ή πρόσωπα που εργάζονται για λογαριασμό τους προβαίνουν σε άγρα επιβατών που μεταβαίνουν στον αερολιμένα του Σαρλερουά με σκοπό να τους ομαδοποιήσουν σε «πολυθέσια ταξί», προκειμένου, εν συνεχεία,

όταν συμπληρωθεί ο αριθμός των διαθέσιμων θέσεων, να τους μεταφέρουν στον ως άνω προορισμό. Συνεπώς, προσάπτουν στους εναγομένους, συγκεκριμένα, ότι ομαδοποιούν τους επιβάτες που έχουν τον ίδιο προορισμό, τιμολογούν την υπηρεσία ανά επιβάτη και όχι ανά όχημα και προβαίνουν σε άγρα πελατείας.

- 10 Με απόφαση της 11ης Φεβρουαρίου 2015, ο πρόεδρος του εν λόγω δικαστηρίου απέρριψε όλα τα αιτήματα της FlibTravel και της Léonard Travel, κρίνοντας ότι τα προβαλλόμενα περιστατικά δεν είχαν αποδειχθεί.
- 11 Στις 13 Ιουλίου 2015 οι ενάγουσες της κύριας δίκης άσκησαν έφεση κατά της αποφάσεως αυτής ενώπιον του cour d'appel de Bruxelles (εφετείου Βρυξελλών, Βέλγιο).
- 12 Το δικαστήριο αυτό εκτιμά ότι, δυνάμει του άρθρου 2, παράγραφος 1, στοιχεία c) και d), του διατάγματος της 27ης Απριλίου 1995, οι φορείς εκμεταλλεύσεως ταξί δεν μπορούν ούτε να θέτουν στη διάθεση των επιβατών τους μεμονωμένες θέσεις, αντί ολόκληρου του οχήματος, ούτε να προκαθορίζουν τον προορισμό τους. Επίσης, το δικαστήριο αυτό κρίνει ότι οι επίδικες πρακτικές αποτελούν άγρα πελατείας, κατά την έννοια του άρθρου 31, σημείο 7, της arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, du 29 mars 2007, relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur (υπουργικής αποφάσεως της Κυβερνήσεως της Περιφέρειας Βρυξελλών – Πρωτεύουσας, της 29ης Μαρτίου 2007, περί των υπηρεσιών ταξί και των υπηρεσιών εκμισθώσεως οχημάτων με οδηγό), όπως τροποποιήθηκε με την arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, du 27 mars 2014 (υπουργική απόφαση της Κυβερνήσεως της Περιφέρειας Βρυξελλών – Πρωτεύουσας, της 27ης Μαρτίου 2014). Θεωρεί ότι οι πρακτικές αυτές παραβιάζουν τις εν λόγω διατάξεις και αντίκεινται στα συναλλακτικά ήθη. Ως εκ τούτου, οι εν λόγω πρακτικές απαγορεύονται και είναι δυνατή, κατόπιν αιτήσεως ενδιαφερομένου, η έκδοση διαταγής περί παύσεως και παραλείψεως τους στο μέλλον.
- 13 Εντούτοις, το αιτούν δικαστήριο διατηρεί αμφιβολίες όσον αφορά τη συμβατότητα των εν λόγω διατάξεων προς το άρθρο 96, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ, λαμβανομένης υπόψη, ιδίως, της παραλείψεως γνωστοποιήσεως του διατάγματος της 27ης Απριλίου 1995 στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή.
- 14 Το αιτούν δικαστήριο διερωτάται, ειδικότερα, εάν η δυνατότητα εφαρμογής του άρθρου 96, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ, στην υπόθεση που εκκρεμεί ενώπιόν του, στο μέτρο που η διάταξη αυτή αφορά τις «μεταφορές που εκτελούνται εντός της Ένωσης», προϋποθέτει διασυννοριακή διάσταση της σχετικής μεταφοράς. Εκθέτει ότι οι επίδικες ενώπιόν του παροχές μεταφορικών υπηρεσιών, λόγω της διεθνούς διαστάσεως του συγκεκριμένου σιδηροδρομικού σταθμού και αερολιμένα, δεν ωφελούν αποκλειστικά ημεδαπούς. Διερωτάται επίσης σχετικά με την ερμηνεία των όρων «κ[όμιστρα και όρ[οι]» που περιλαμβάνονται στην εν λόγω διάταξη, καθώς και σχετικά με το ζήτημα κατά πόσον η προστασία ορισμένων βιομηχανιών, η οποία επιτρέπεται από τη διάταξη αυτή, εφαρμόζεται σε βιομηχανία μεταφοράς όπως αυτή που προσφέρει υπηρεσίες ταξί.
- 15 Υπό τις συνθήκες αυτές και αφού ζήτησε τις απόψεις των διαδίκων σχετικά με τη συμβατότητα των διατάξεων του διατάγματος της 27ης Απριλίου 1995 με το άρθρο 96, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ, το cour d'appel de Bruxelles (εφετείο Βρυξελλών, Βέλγιο) αποφάσισε να αναστείλει τη διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Έχει το άρθρο 96, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ την έννοια ότι είναι εφαρμοστέο στα κόμιστρα και όρους που επιβάλλει κράτος μέλος στις επιχειρήσεις εκμεταλλεύσεως ταξί εφόσον:

- α) οι διαδρομές των εν λόγω ταξί κατ' εξαίρεση μόνον εξέρχονται των εθνικών συνόρων,
- β) σημαντικό μέρος της πελατείας των εν λόγω ταξί αποτελείται από πολίτες ή κατοίκους της Ευρωπαϊκής Ένωσης που δεν είναι πολίτες ή κάτοικοι του οικείου κράτους μέλους και

- γ) υπό τις συγκεκριμένες περιστάσεις της κρινόμενης υποθέσεως, οι επίδικες διαδρομές ταξί αποτελούν πολύ συχνά για τον επιβάτη απλώς ένα στάδιο ενός μακρύτερου ταξιδιού του οποίου το σημείο αφίξεως ή το σημείο εκκινήσεως βρίσκονται σε χώρα της Ένωσης διαφορετική από το οικείο κράτος μέλος;
- 2) Έχει το άρθρο 96, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ την έννοια ότι είναι εφαρμοστέο σε όρους εκμεταλλεύσεως διαφορετικούς από τους όρους που διέπουν τα κόμιστρα και τις προϋποθέσεις χορηγήσεως της άδειας ασκήσεως της οικείας μεταφορικής δραστηριότητας, όπως είναι εν προκειμένω η απαγόρευση που επιβάλλεται στις επιχειρήσεις εκμεταλλεύσεως ταξί να διαθέτουν ατομικές θέσεις και όχι ολόκληρο το όχημα και η απαγόρευση που επιβάλλεται στις ίδιες επιχειρήσεις να καθορίζουν τον προορισμό διαδρομής που προτείνεται στους πελάτες, οι οποίες έχουν ως αποτέλεσμα να εμποδίζουν τις εν λόγω επιχειρήσεις να συγκεντρώνουν τους πελάτες που έχουν τον ίδιο προορισμό σε ομάδες;
- 3) Έχει το άρθρο 96, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ την έννοια ότι αντιτίθεται, εκτός αν επιτραπεί τούτο από την Επιτροπή, σε μέτρα όπως τα αναφερόμενα στο δεύτερο ερώτημα:
- α) των οποίων γενικός σκοπός είναι, μεταξύ άλλων, η προστασία των επιχειρήσεων εκμεταλλεύσεως ταξί από τον ανταγωνισμό εκ μέρους επιχειρήσεων εκμισθώσεως οχημάτων με οδηγό και,
- β) των οποίων συγκεκριμένο αποτέλεσμα, υπό τις περιστάσεις της κρινόμενης υποθέσεως, είναι η προστασία των επιχειρήσεων εκμεταλλεύσεως λεωφορείων από τον ανταγωνισμό εκ μέρους των επιχειρήσεων εκμεταλλεύσεως ταξί;
- 4) Έχει το άρθρο 96, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ την έννοια ότι αντιτίθεται, εκτός αν επιτραπεί τούτο από την Επιτροπή, σε μέτρο που απαγορεύει στις επιχειρήσεις εκμεταλλεύσεως ταξί την άγρα πελατών, οσάκις το μέτρο αυτό έχει ως αποτέλεσμα, υπό τις συγκεκριμένες περιστάσεις της κρινόμενης υποθέσεως, τον περιορισμό της δυνατότητάς τους να προσελκύουν πελάτες ανταγωνιστικής υπηρεσίας λεωφορείων;»

Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

- 16 Με το δεύτερο ερώτημά του, το οποίο πρέπει να εξεταστεί πρώτο, το αιτούν δικαστήριο διερωτάται, κατ' ουσίαν, εάν το άρθρο 96, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ έχει την έννοια ότι εφαρμόζεται σε εθνική ρύθμιση, όπως η επίμαχη στην κύρια δίκη, η οποία διέπει τους όρους υπό τους οποίους πρέπει να παρέχονται οι υπηρεσίες ταξί.
- 17 Η διάταξη αυτή ορίζει ότι απαγορεύεται η επιβολή από ένα κράτος μέλος, στις μεταφορές που εκτελούνται εντός της Ένωσης, κομίστρων και όρων που συνεπάγονται καθ' οιονδήποτε τρόπο υποστήριξη ή προστασία προς το συμφέρον μιας ή περισσότερων ορισμένων επιχειρήσεων ή βιομηχανιών, εκτός αν επιτραπεί τούτο από την Επιτροπή.
- 18 Κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, προκειμένου να ερμηνευθεί διάταξη του δικαίου της Ένωσης πρέπει να λαμβάνεται υπόψη όχι μόνον το γράμμα της, αλλά, επίσης, και το πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται και οι σκοποί που επιδιώκονται με τη ρύθμιση της οποίας αποτελεί μέρος (απόφαση της 16ης Νοεμβρίου 2016, Hemming κ.λπ., C-316/15, EU:C:2016:879, σκέψη 27 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).
- 19 Συναφώς, από το γράμμα του άρθρου 96, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ προκύπτει ότι το εν λόγω άρθρο αφορά τις εθνικές ρυθμίσεις που εφαρμόζονται στις μεταφορές που εκτελούνται εντός της Ένωσης σχετικά με τα κόμιστρα και τους όρους που συνεπάγονται καθ' οιονδήποτε τρόπο υποστήριξη ή προστασία προς το συμφέρον μιας ή περισσότερων ορισμένων «επιχειρήσεων» ή βιομηχανιών.

- 20 Η διάταξη αυτή αποσκοπεί στην αποφυγή λήψεως, από τα κράτη μέλη, υποστηρικτικών ή προστατευτικών μέτρων τα οποία ωφελούν έμμεσα τους πελάτες του οικείου επιχειρηματία, ο οποίος εφαρμόζει ως προς τους πελάτες του τα εν λόγω κόμιστρα ή όρους, και όχι υποστηρικτικών ή προστατευτικών μέτρων τα οποία ωφελούν άμεσα άλλους επιχειρηματίες, που βρίσκονται σε ανταγωνιστική σχέση με τον οικείο επιχειρηματία.
- 21 Η ερμηνεία αυτή ενισχύεται από το άρθρο 96, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ, κατ' εφαρμογήν του οποίου η Επιτροπή, προκειμένου να εγκρίνει ένα μέτρο το οποίο κατ' αρχήν απαγορεύεται από το άρθρο 96, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ, πρέπει να λαμβάνει ιδίως υπόψη τις απαιτήσεις μιας κατάλληλης περιφερειακής οικονομικής πολιτικής, τις ανάγκες των υπαναπτύκτων περιοχών, καθώς και τα προβλήματα των περιοχών που θίγονται σοβαρά από τις πολιτικές περιστάσεις.
- 22 Συνεπώς, το άρθρο 96, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ έχει την έννοια ότι δεν εφαρμόζεται επί κανονιστικής ρυθμίσεως όπως η επίμαχη στην κύρια δίκη.
- 23 Η αντίθετη ερμηνεία, την οποία υποστηρίζουν οι εναγόμενοι της κύριας δίκης, θα μπορούσε, εξάλλου, να πλήξει την πρακτική αποτελεσματικότητα του άρθρου 58 ΣΛΕΕ, βάσει του οποίου, σύμφωνα με το άρθρο 91 ΣΛΕΕ, η εφαρμογή των αρχών της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών μεταφοράς πραγματοποιείται μέσω της υλοποίησεως της κοινής πολιτικής μεταφορών (βλ. απόφαση της 22ας Δεκεμβρίου 2010, Yellow Cab Verkehrsbetrieb, C-338/09, EU:C:2010:814, σκέψη 30), καθόσον το άρθρο 96, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ θα είχε, στην περίπτωση αυτή, ως αποτέλεσμα την άμεση απαγόρευση ενός μεγάλου αριθμού μέτρων που θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν ως περιορισμοί της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών μεταφοράς, χωρίς να έχει θεσπιστεί τέτοιος κανόνας από τον νομοθέτη της Ένωσης.
- 24 Βάσει των ανωτέρω, στο δεύτερο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 96, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ έχει την έννοια ότι δεν εφαρμόζεται σε περιορισμούς που επιβάλλονται σε παρόχους υπηρεσιών ταξί όπως οι επίμαχοι περιορισμοί στην κύρια δίκη.
- 25 Λαμβανομένης υπόψη της απαντήσεως που δόθηκε στο δεύτερο ερώτημα, παρέλκει η απάντηση στα λοιπά υποβληθέντα ερωτήματα.

Επί των δικαστικών εξόδων

- 26 Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων. Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν όσοι υπέβαλαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, πλην των ως άνω διαδίκων, δεν αποδίδονται.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (τρίτο τμήμα) αποφαινεται:

Το άρθρο 96, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ έχει την έννοια ότι δεν εφαρμόζεται σε περιορισμούς που επιβάλλονται σε παρόχους υπηρεσιών ταξί όπως οι επίμαχοι περιορισμοί στην κύρια δίκη.

(υπογραφές)