



Határozatok Tára

A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (második tanács)

2015. január 14.*

„Előzetes döntéshozatal iránti kérelem — Verseny — Állami támogatások — Az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése — A buszsávok használatának kizárólag a londoni taxik számára való engedélyezése, kizárva a sofőrrel bérelhető magángépjárműveket — Az »állami támogatás« fogalma — Állami források — Gazdasági előny — Szelektív előny — A tagállamok közötti kereskedelemre gyakorolt hatás”

A C-518/13. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a Court of Appeal (England & Wales) (Civil Division) (Egyesült Királyság) a Bírósághoz 2013. szeptember 26-án érkezett, 2013. szeptember 24-i határozatával terjesztett elő az előtte

az **Eventech Ltd** kérelme alapján

The Queen

és

The Parking Adjudicator

között,

a **London Borough of Camden**,

a **Transport for London** részvételével folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (második tanács),

tagjai: R. Silva de Lapuerta tanácselnök, K. Lenaerts, a Bíróság elnökhelyettese, a második tanács tagjaként eljáró bíró, J.-C. Bonichot, A. Arabadjiev (előadó) és J. L. da Cruz Vilaça bírák,

főtanácsnok: N. Wahl,

hivatalvezető: L. Hewlett főtanácsos,

tekintettel az írásbeli eljárásra és a 2014. július 3-i tárgyalásra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

– az Eventech Ltd képviselőjében J. Maitland-Walker solicitor megbízásából K. Bacon barrister,

* Az eljárás nyelve: angol.

- a Transport for London képviselőjében C. Moore, meghatalmazotti minőségben, segítői: M. Chamberlain QC és S. Love barrister,
- a lengyel kormány képviselőjében B. Majczyna, meghatalmazotti minőségben,
- az Európai Bizottság képviselőjében L. Flynn és P.-J. Loewenthal, meghatalmazotti minőségben,
- az EFTA Felügyeleti Hatóság képviselőjében X. Lewis, C. Perrin és A. Steinarsdóttir, meghatalmazotti minőségben,

a főtanácsnok indítványának a 2014. szeptember 24-i tárgyaláson történt meghallgatását követően,

meghozta a következő

Ítéletet

- 1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdésének értelmezésére vonatkozik.
- 2 A jelen kérelmet az Eventech Ltd (a továbbiakban: Eventech) és a Parking Adjudicator (parkolási felügyelet) közötti, a Transport for London (a továbbiakban: TfL), valamint a London Boroughs (londoni kerületek) többsége által alkalmazott azon szabályzat jogszerűsége tárgyában folyamatban lévő jogvitában terjesztették elő, amely a londoni taxik („black cab”) számára engedélyezi szinte valamennyi londoni buszsáv használatát azokban az időszakokban, amikor a buszsávokra vonatkozóan forgalomkorlátozások vannak érvényben, azonban tiltja a sofőrrel bérelhető magángépjárművek („private hire vehicles”, a továbbiakban: BMG-k) számára az itt közlekedést, kivéve az előzetesen ilyen gépjárművet rendelő utasok felvételét vagy kiszállítását (a továbbiakban: a buszsávhasználatra vonatkozó szabályzat).

Jogi háttér

A londoni taxik és a BMG-k

- 3 Londonban a londoni taxik és a BMG-k nyújtanak taxiszolgáltatást. E szolgáltatásokhoz a TfL-hez tartozó London Taxi and Private Hire ad működési engedélyt. Az engedélyek megadására eltérő jogszabályi rendelkezések és eltérő feltételek mellett kerül sor a londoni taxik és a BMG-k tekintetében.
- 4 A londoni taxik számára a működési engedélyt a London Cab Order 1934 (a londoni taxikról szóló 1934. évi végrehajtási rendelet) rendelkezései szerint adják ki. Ezt a rendeletet a Metropolitan Public Carriage Act 1869 (a városi közúti szállításról szóló 1869. évi törvény) 6. cikke szerinti felhatalmazás alapján hozták meg, amely törvény 8. cikkének (2) bekezdése kimondja, hogy csak akkor „bérfuvarozhat” Londonban egy bérkocsi, ha annak sofőrje rendelkezik a TfL által ugyanezen törvény 8. cikke alapján kiadott működési engedéllyel.
- 5 Ennek eredményeként csak az említett rendeletnek megfelelően kiadott működési engedéllyel rendelkező taxi „bérfuvarozhat” („ply for hire”) Londonban, amely fogalom azt jelenti, hogy előzetes hívás vagy rendelés nélkül keresnek utasokat vagy várnak utasokra. A kérdést előterjesztő bíróság szerint egy 2009-ben végzett felmérésből kiderül, hogy a londoni taxikkal való utazások 8%-ára előrendelés, 52%-ára a taxinak az utas utcai leintésének eredményeként, a többi utazás nagy részére

pedig az utasnak a taxiállomáson való felvételével került sor. Az Eventech azonban vitatja ezeket az adatokat, és azt állítja, hogy a londoni taxik körülbelül 60%-a jelenleg a „Hailo” nevű alkalmazást használja, amely lehetővé teszi a felhasználóknak a taxi mobiltelefonjukról való előrendelését.

- 6 A BMG-k működési engedélyét a Private Hire Vehicles (London) Act 1998 (a londoni bérelhető magángépjárművekről szóló 1998. évi törvény) szerint adják ki. A BMG-k nem „bérfuvarozhatnak” Londonban, hanem csak olyan személyeket vehetnek fel, akik szolgáltatásaikat előre megrendelték. Az előrendelést leadó személyek tekintetében nem vitatott, hogy a BMG-k versenyhelyzetben vannak a londoni taxikkal.
- 7 Az ügy irataiból emellett kiderül, hogy a London Hackney Carriage Acts 1831 és 1853 (a londoni bérkocsiról szóló 1831. és 1853. évi törvény) óta a londoni taxikra „fuvarozási kötelezettség” vonatkozik, amely arra kötelezi azokat a taxikat, amelyek valamely taxiállomáson vagy az utcán utast vesznek fel, hogy – bizonyos távolságon vagy utazási időtartamon belül – ezen utast a célállomásáig fuvarozzák. A BMG-kre nem vonatkozik ilyen kötelezettség.
- 8 A londoni taxik azonnal felismerhetők formájukról, méretükről és a „Taxi” feliratú világító táblájukról, mivel bizonyos alkalmassági feltételeknek kell megfelelniük, amelyek között több olyan szempont szerepel, amelynek jelenleg csak két gépjárműtípus felel meg. A BMG-k viszont bármilyen színűek és formájúak lehetnek, így jelenleg körülbelül 700 különböző, működési engedéllyel rendelkező BMG-típus és -modell létezik.
- 9 A londoni taxikra szigorú viteldíj-szabályozás érvényes, és azok csak akkor számlázhatnak ki díjat, ha azt a taxióra alapján számították ki. A BMG-sofőrök viszont szabadon állapítják meg a díjakat, és a gépjárműveik nincsenek számítógéppel felszerelve, a fuvardíjat a megrendelés időpontjában közlik, és ez független az utazás időtartamától, míg a londoni taxik viteldíjai ezen időtartamtól függenek.
- 10 A londoni taxiknak a kerekesszékekkel közlekedő utasok számára is igénybe vehetőnek kell lenniük. A BMG-k tekintetében nem áll fenn ilyen hozzáférhetőségi szempont.
- 11 A működési engedély kiadása előtt a londoni taxik sofőrjeinek le kell tenniük a „London ismerete” (Knowledge of London) elnevezésű vizsgát, amelyhez kettő–négy év felkészülés szükséges. A működési engedély megszerzése előtt a BMG-sofőröknek topográfiai vizsgát kell letenniük, amely általában egy napos. A londoni taxik sofőrjeinek le kell tenniük a Driving Standards Agency (közlekedésbiztonsági ügynökség) haladó vezetéstechnikai vizsgáját (Advanced Driving Assessment) is, míg a BMG-sofőrökre nem vonatkozik ilyen jellegű feltétel.

A közlekedésrendészetet hatáskörei és a buszsávhasználatra vonatkozó szabályzat

- 12 A Road Traffic Regulation Act 1984 (a közúti közlekedés szabályairól szóló 1984. évi törvény; a továbbiakban: 1984. évi törvény) 121A. cikke határozza meg valamennyi, Anglia, Wales és Skócia területén található közút tekintetében a közlekedési hatóságként eljáró szervet. E cikk (1A) bekezdése Nagy-London meghatározott, az ún. „Greater London Authorityhez tartozó minden út” tekintetében a TfL-t jelöli ki illetékes hatóságként, ez Nagy-London tekintetében az illetékes hatóság (a továbbiakban: GLA). A GLA-hoz tartozó ezen utak 580 km hosszúak, és általában véve ezek a legfontosabb utak Nagy-Londonban. Ezen 121A. cikk (2) bekezdése értelmében a szinte valamennyi egyéb londoni és nagy-londoni útért felelős közlekedési hatóságok az egyes London Borough-k.

- 13 Az adott útért felelős közlekedési hatóság azon jogköre, hogy egy meghatározott úton vagy útszakaszon meghatározott járműtípusok tekintetében korlátozza a forgalmat, az 1984. évi törvény 6. cikkéből ered, amelynek az alapjogvitára alkalmazandó változata a következőképpen rendelkezett:

„(1) Nagy-London valamely útjának közlekedési hatósága e cikk értelmében határozatban elrendelheti a jármű- és egyéb forgalom (beleértve a gyalogosforgalmat is) ellenőrzését vagy szabályozását. A rendelkezés meghozható különösen:

- a) a jelen törvény 1. mellékletében említett bármely cél érdekében, vagy az abban szereplő bármely kérdésre tekintettel és
- b) a jelen törvény 1. cikke (1) bekezdésének a)–g) pontjában említett bármely egyéb cél érdekében.

(2) Olyan út esetében, amelynek tekintetében a Secretary of State [miniszter] a közlekedési hatóság, a [miniszter] egyetértése mellett ugyancsak a helyi közlekedési hatóság gyakorolja az e cikk szerinti határozathozatali jogkört.

(3) Az e cikk értelmében meghozott határozat alkalmazandó:

- a) a helyi hatóság teljes területére vagy e terület különös részeire vagy e területeken belül különös helyekre vagy utcákra vagy az utcák szakaszaira;
- b) egész nap vagy különös időszakok tekintetében;
- c) kizárólag meghatározott események vagy meghatározott időpontok tekintetében;
- d) bármilyen forgalom tekintetében;
- e) a határozatban foglalt vagy az abban szereplő módon meghatározott kivételeknek megfelelően.”

- 14 Az 1984. évi törvény 1. mellékletében meghatározott célok között szerepel annak 3. cikkében „az úton a különböző sebességű vagy fajtájú forgalom egymáshoz viszonyított helyzetének szabályozása”. Ugyanezen törvény 1. cikkének (1) bekezdésében említett célok között szerepel „a [Nagy-London] ezen útját vagy bármely más utat használó személy- vagy egyéb forgalom veszélyeztetésének elkerülése, vagy e veszélyek felmerülésének megelőzése”, valamint a „mindenfajta forgalom (beleértve a gyalogosforgalmat is) úton vagy bármely más úton való haladásának elősegítése”.

- 15 Az 1984. évi törvény 6. cikke így lehetővé teszi a különböző London Borough-k, valamint a TfL számára a buszsávok kijelölését azon utak tekintetében, amelyek tekintetében közlekedési hatóságként működnek.

- 16 A 6. cikk szerinti jogkörének gyakorlása során a TfL számos GLA-hoz tartozó úton buszsávokat jelölt ki. Ezen szervezet a buszsávhasználatra vonatkozó szabályzatot is elfogadott, amely – a BMG-k kivételével – engedélyezi a londoni taxiknak az általa üzemeltetett buszsávok használatát azon időszakokban, amelyekben ezen sávokra vonatkozóan forgalomkorlátozások érvényesek. A BMG-k az utasok felvétele vagy lerakása érdekében azonban használhatják a buszsávokat. E szabályzatot legalább 2000 óta alkalmazzák.

- 17 A TfL által alkalmazott buszsávhasználatra vonatkozó szabályzatnak megfelelően a London Borough-k többsége is olyan szabályzatot fogadott el, amely a londoni taxiknak engedélyezi, a BMG-knek viszont nem engedélyezi a buszsávok használatát azon időszakokban, amelyekben forgalomkorlátozások érvényesek. Különösen ez a helyzet a London Borough of Camden (Camden londoni kerület) által üzemeltetett Southampton Row buszvonalon.

A szankciók

- 18 A London Local Authorities Act 1996 (a londoni helyi hatóságokról szóló 1996. évi törvény) 4. cikke tartalmazza a közlekedési hatóságok azon jogkörét, hogy az 1984. évi törvény 6. cikke alapján meghozott határozatok megsértése esetén büntetés megfizetésére irányuló felszólítást állítsanak ki. E cikk releváns rendelkezései kimondják:

„(1) Amennyiben:

- a) bármely GLA-út vagy GLA-mellékút tekintetében a [TfL] [...]

az előírt eszköz használata során rendelkezésére bocsátott információ alapján okkal feltételezi, hogy a jelen törvény e része értelmében a jármű tulajdonosának büntetést kell fizetnie e jármű tekintetében [...], a [TfL] büntetés megfizetésére irányuló felszólítást állíthat ki a jármű feltételezett tulajdonosával szemben.

(2) A [...] jármű tulajdonosának járműve tekintetében akkor kell büntetést fizetnie [a TfL-nek], ha a járművet vezető személy magatartásával megsérti vagy nem tartja be az [1984. évi törvény] 6. vagy 9. cikke alapján hozott határozatban vagy az annak 12. cikke szerinti szabályozásban foglaltakat, amennyiben előírják, hogy buszsávként szabadon kell hagyni valamely úttest egészét vagy egy részét, és a büntetést

- a) valamely GLA-út vagy GLA-mellékút vonatkozásában a rendelkezést sértő vagy be nem tartó magatartás esetén [...].”

- 19 Az 1984. évi törvény 6. cikke alapján meghozott határozatok betartását a rendőrség is kikényszerítheti, mivel e törvény 8. cikkének (1) bekezdése értelmében bűncselekménynek minősül a 6. cikk alapján meghozott határozatot sértő, annak nem megfelelő vagy annak rendelkezéseit be nem tartó magatartás. A gyakorlatban azonban az e határozatok megsértésének döntő többségét nem büntetőeljárásokban történő behajtás útján kezelik, hanem a közlekedési hatóságok büntetés megfizetésére irányuló felszólítást állítanak ki.

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

- 20 Az Eventech az Addison Lee Plc (a továbbiakban: Addison Lee) 100%-os tulajdonában álló leányvállalat, amely Nagy-Londonban BMG flottát üzemeltet. Az Eventech az Addison Lee valamennyi BMG-jének nyilvántartásba vett üzemben tartója, amelyeket az Addison Lee-vel kötött szerződés értelmében önálló vállalkozó sofőrök bérelnek.
- 21 Az Eventech rámutat arra, hogy az alapeljárásban a londoni taxik üzemeltetőinek több olyan hirdetését benyújtotta bizonyítékként, amelyek a londoni taxiknak a BMG-vel szembeni foglalásához fűződő előnyökre utalnak, mivel a taxik használhatják a buszsávokat csúcsforgalom idején. Véleménye szerint e bizonyítékokat nem vitatták, és ezek miatt nem vitatja a TfL sem, hogy a buszsávhasználatra vonatkozó szabályzata az állam által bevezetett gazdasági előnyt jelent a taxiüzemeltetők számára.
- 22 A TfL rámutat arra, hogy az Addison Lee elnöke véleményt adott ki a sofőrjeinek, amelyben tájékoztatta őket arról, hogy használhatják azokat a londoni buszsávokat, amelyekhez a londoni taxik hozzáférése megengedett, és e véleményben javasolta nekik, hogy kártalanítja őket minden, ezzel kapcsolatban felmerült bírság vagy más felelősség miatt. Rámutat arra, hogy e tekintetben ideiglenes intézkedésként elrendelték a bűncselekménytől való tartózkodást.

- 23 Az Eventech kifejtette, hogy tizenhat hónap alatt – vagyis 2011. július végétől 2012. december elejéig – a TfL és a különböző London Borough-k összesen 180 000 font sterlinget (GBP), vagyis körülbelül 215 166 eurót meghaladó összegű bírságot szabtak ki rá a londoni buszsávok használata miatt.
- 24 A jelen ügyben a London Borough of Camden két büntetés megfizetésére irányuló felszólítást küldött az Eventech-nek amiatt, hogy 2010. október 6-án, illetve 13-án az Addison Lee BMG-jének két sofőrje a Southampton Row buszsávját használta London központjában. Az Eventech vitatta e büntetéseket a Parking Adjudicator előtt. E keresetet ez utóbbi a 2011. augusztus 16-i határozatában elutasította.
- 25 Az Eventech által az említett határozattal szemben benyújtott keresetet a High Court of Justice (England & Wales), Queen’s Bench Division (Administrative Court) 2012. július 13-i ítéletében elutasította. Mivel a Court of Appeal elfogadhatónak nyilvánította az Eventech High Court ítéletével szembeni fellebbezését, az ügyet 2013. április 23-án és 24-én megtárgyalta.
- 26 Az Eventech különösen arra hivatkozik, hogy a buszsávhasználatra vonatkozó szabályzat be nem jelentett, a londoni taxik üzemeltetői számára nyújtott állami támogatásnak minősül, amely ellentétes az EUMSZ 108. cikk (3) bekezdésével és az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdésével.
- 27 A kérdést előterjesztő bíróság ezzel kapcsolatban úgy véli, hogy nem vitatott, hogy az említett szabályzat gazdasági előnyt nyújt a londoni taxik számára, az az államnak tudható be, továbbá torzítja a BMG-k és a londoni taxik közötti versenyt, amennyiben az utóbbiak számára a BMG-knél gyorsabb közlekedést tesz lehetővé a szabályzat hatálya alá tartozó utakon, versenyelőnyhöz juttatva azokat különösen a lehetséges ügyfelek megszólításában. Az állami támogatás fogalmához tartozó többi feltétel viszont nem feltétlenül teljesül.
- 28 A TfL azt állítja ugyanis, hogy a buszsávhasználatra vonatkozó szabályzat eredményeképpen a londoni taxik számára nyújtott gazdasági előny nem állami forrásokból származik, hiszen semmilyen hatása nincs e forrásokra. E szabályzat nem is szelektív, mivel a londoni taxik és a BMG-k az érintett szabályzat által követett célkitűzés fényében nincsenek összehasonlítható jogi vagy ténybeli helyzetben. Mindenesetre a szabályzat eltérő hatását a rendszer jellege és általános szerkezete igazolja. Végül az említett szabályzat nem érintheti a tagállamok közötti kereskedelmet, mivel az kizárólag Londonon belül alkalmazandó helyi intézkedés.
- 29 Az Eventech ezzel szemben arra hivatkozik, hogy a szóban forgó gazdasági előny állami forrásokból származik, egyrészt azért, mert preferenciális hozzáfértést biztosít a londoni taxik számára egy állami tulajdonhoz, másrészt pedig azért, hogy a buszsávhasználatra vonatkozó szabályzat mentességet biztosít e taxik számára az e sávok használatáért kiszabott bírságok és más büntetések megfizetésének kötelezettsége alól. E szabályzat szelektív, mivel a versenytársaikkal, vagyis a BMG-kel szemben előnyt biztosít a londoni taxik számára. Végül, mivel az említett szabályzat olyan ágazatot érint, amelyben bármely tagállam vállalkozása működhet, a tagállamok közötti kereskedelem érintettsége nem zárható ki.
- 30 E körülmények között a Court of Appeal (England & Wales) (Civil Division) felfüggesztette az eljárást, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjesztette a Bíróság elé:
- „1. A jelen ügyben fennálló körülmények között magában foglalja-e az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése szerinti »állami források« felhasználását az, ha valamely közúton a buszjárat üzemelésének időszakában a [londoni] taxiknak elérhetővé teszik a buszsávot, a [BMG-knek] azonban nem?

2. a) Annak meghatározása során, hogy az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése tekintetében szelektívnek miősül-e az, ha valamely közúton a buszjárat üzemelésének időszakában a [londoni] taxiknak elérhetővé teszik a buszsávot, a [BMG-knek] azonban nem, milyen releváns célkitűzésre hivatkozva kell értékelni azt a kérdést, hogy a [londoni] taxik és a [BMG-k] összehasonlítható jogi és tényállásbeli helyzetben vannak-e vagy sem?
- b) Amennyiben kimutatható, hogy a 2. a) kérdés tekintetében a releváns célkitűzés legalább részben a biztonságos és hatékony közlekedési rendszer kialakítása, valamint hogy biztonsági és/vagy hatékonysági megfontolások igazolják a [londoni] taxik buszsávhasználatát és ezek nem alkalmazandók ugyanúgy a [BMG-kre], akkor megállapítható-e az, hogy az intézkedés az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése értelmében nem szelektív?
- c) A 2. b) kérdés megválaszolására figyelembe kell-e venni azt, hogy az ezen igazolásra hivatkozó tagállam bemutatta-e továbbá azt, hogy a [londoni] taxik [BMG-khez] képest kedvezőbb kezelése arányos és nem haladja meg a szükséges mértéket?
- 3) Olyan körülmények esetén, amikor a kérdéses út London központjában van, és más tagállam polgárait semmi nem akadályozza meg abban, hogy rendelkezzenek [londoni] taxival vagy [BMG-vel], vagy vezessék ezek valamelyikét, az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése értelmében érintheti-e a tagállamok közötti kereskedelmet az, hogy valamely közúton a buszjárat üzemelésének időszakában a buszsávot elérhetővé teszik a [londoni] taxiknak, a [BMG-knek] azonban nem?”

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről

Az első és a második kérdésről

- 31 A kérdést előterjesztő bíróság együttesen megvizsgálandó első és második kérdése lényegében arra irányul, hogy állami források felhasználását jelenti-e az, ha a biztonságos és hatékony közlekedési rendszer kialakítása érdekében a londoni taxik számára engedélyezik a közutakon kialakított buszsávok használatát azokban az időszakokban, amikor e sávokra vonatkozóan forgalomkorlátozások vannak érvényben, azonban megtiltják a BMG-k számára az itt közlekedést, kivéve az előzetesen ilyen gépjárművet rendelő utasok felvételét vagy kiszállását, és ez az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése értelmében vett szelektív gazdasági előnyt biztosít-e ezen taxik számára. E bíróság azt is meg szeretné tudni, hogy e kérdés megválaszolásához meg kell-e vizsgálni azt, hogy az említett intézkedés arányos-e, és nem haladja-e meg a szükséges mértéket.
- 32 Az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése szerint, „[h]a a Szerződés másként nem rendelkezik, a belső piaccal összeegyeztethetetlen a tagállamok által vagy állami forrásból bármilyen formában nyújtott olyan támogatás, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, amennyiben ez érinti a tagállamok közötti kereskedelmet”.
- 33 Ami az állami források felhasználására vonatkozó feltételt illeti, emlékeztetni kell arra, hogy a támogatás fogalma nem csupán a szubvenciókhoz hasonló pozitív juttatásokat foglalja magában, hanem azokat a beavatkozásokat is, amelyek különböző formában enyhítik a vállalkozás költségvetésének általános terheit, és amelyek ezáltal, anélkül hogy a szó szoros értelmében szubvenciók lennének, azokkal azonos természetűek és hatásúak (Frucona Košice kontra Bizottság ítélet, C-73/11 P, EU:C:2013:32, 69. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 34 Következésképpen az állami támogatás fennállásának megállapítása céljából egyrészt a kedvezményezettnek nyújtott előny, másrészt pedig az állami költségvetés csökkenése, sőt az e költségvetésre háruló terhek kellőképpen konkrét gazdasági kockázata közötti kellőképpen közvetlen

kapcsolatot kell bizonyítani (lásd ebben az értelemben: Bouygues és Bouygues Télécom kontra Bizottság és társai, valamint Bizottság kontra Franciaország és társai ítélet, C-399/10 P és C-401/10 P, EU:C:2013:175, 109. pont).

- 35 A jelen ügyben a Bíróság rendelkezésére álló iratokból következik, hogy a kérdést előterjesztő bíróság kérdése az Eventech által előtte ismertetett és a Bíróság előtt megismételt azon érvelés megalapozottságára vonatkozik, mely szerint a buszsávhasználatra vonatkozó szabályzat ilyen költségvetési terheket jelent egyrészt azért, mert preferenciális hozzáférést biztosít a londoni taxik számára egy állami tulajdonú infrastruktúrához, vagyis a londoni buszsávokhoz, amelyek használatáért e taxiknak semmilyen terhet nem kell viselniük, másrészt pedig azért, hogy mentességet biztosít azon bírságfizetési kötelezettség alól, amelyben ez utóbbiak a sávok használata során részesülnek.
- 36 Ami az előző pontban említett érvek közül a másodikat illeti, amelyet elsőként kell megvizsgálni, legelőször is meg kell jegyezni, hogy mindegyik jogrendszer velejárója, hogy egy előzetesen jogszerűként és megengedettként meghatározott magatartás nem eredményezhet szankciókat a jogalanyok számára.
- 37 Márpedig az alapügyben nem vitatott, hogy az, hogy a londoni taxik bírság kiszabásának kockázata nélkül használhatják a buszsávokat Londonban, az e taxik számára a buszsávhasználatra vonatkozó szabályzat alapján e sávok azon időszakokban történő használatára adott engedélyből ered, amikor forgalomkorlátozások vannak érvényben.
- 38 Amennyiben az Eventech az ezen ügy és a Bizottság kontra Hollandia ítélet (C-279/08 P, EU:C:2011:551) alapjául szolgáló ügy ténybeli és jogi körülményei közötti állítólagos hasonlóságra alapozza érvelését, meg kell állapítani, hogy e körülmények különböznek az alapeljárás körülményeitől.
- 39 A Bizottság kontra Hollandia ítélet (EU:C:2011:551) 106. pontjában ugyanis a Bíróság megállapította, hogy a szóban forgó intézkedés többletterheléssel járhat az állami szervek számára, többek között a bírságok vagy egyéb pénzügyi szankciók megfizetésére vonatkozó kötelezettség alóli mentesség formájában, mivel a Holland Királyság az említett intézkedés hatálya alá tartozó vállalkozásoknak megadta a lehetőséget arra, hogy kibocsátási egységeket vásároljanak a bírságfizetés elkerülése érdekében, amelyet – ilyen egységek hiányában – meg kellett volna fizetniük, mivel e vállalkozások meghaladták a nitrogén-oxidok kibocsátási egységeinek törvényes határát.
- 40 Az alapügyben viszont nem vitatott, hogy a buszsávok bármely engedély nélküli használata bírsággal büntethető jogsértésnek minősül, és hogy az illetékes hatóságok semmilyen eszközt sem vezettek be az ilyen bírságok megfizetésének elkerülhetősége érdekében. Ezenkívül a jelen ítélet 37. pontjában tett megállapításból következik, hogy az, hogy a londoni taxik bírság kiszabásának kockázata nélkül használhatják e sávokat, nem abból ered, hogy e hatóságok lemondtak a megfizetendő bírságok beszedéséről, hanem a taxik számára e sávok használatára adott engedélyből.
- 41 Ennélfogva az, hogy a londoni taxiknak nem kell bírságot fizetniük a buszsávok használata miatt, nem jelent olyan többletterhet az állami szervek számára, amely az állami források használatát eredményezhetné.
- 42 Ami az Eventech által felhozott első, az állam által finanszírozott olyan közlekedési infrastruktúrához való preferenciális hozzáférésre alapított érvet illeti, amelynek használatáért semmilyen pénzügyi terhet nem kell viselniük a londoni taxiknak, kétségtelenül igaz, hogy – amint azt e vállalkozás kifejti – a Bíróság kimondta, hogy állami támogatások nyújtásának minősülhet a hatóságok mint részvényesek által tőkejuttatás révén olyan infrastruktúra építésének finanszírozása, amely gazdasági hasznosítás tárgya (lásd ebben az értelemben: Mitteldeutsche Flughafen és Flughafen Leipzig-Halle kontra Bizottság ítélet, C-288/11 P, EU:C:2012:821, 43. és 44. pont).

- 43 Mindazonáltal az alapügyben egyrészt nem vitatott, hogy a szóban forgó közlekedési utakat általában, és az ezek körébe tartozó buszsávokat nem hasznosítják gazdaságilag a hatóságok. Amint ugyanis azt a Bíróság előtt tartott tárgyaláson mind az Eventech, mind pedig a Tfl megerősítette, ezen utak és sávok használata ingyenes.
- 44 Ebből következik, hogy a hatóságok a buszsávhasználatra vonatkozó szabályzat alapján nem mondanak le olyan bevételekről, amelyeket e szabályzat hiányában beszedhetnének.
- 45 Másrészt emlékeztetni kell arra, hogy az alapügyben szereplő intézkedés nem a buszsávok építésének mint olyanak finanszírozására vonatkozik, hanem az azokhoz való preferenciális hozzáférésre. Hozzá kell fűzni, hogy a Bíróság rendelkezésére álló iratokból egyértelműen kiderül, hogy e sávokat nem egy adott vállalkozás vagy vállalkozások olyan konkrét csoportja számára építették, mint a londoni taxik csoportja, vagy pedig a buszszolgáltatást nyújtók számára, és megépítésük után nem adták át nekik azokat, hanem a londoni úthálózat elemeként építették, és mindenekelőtt a buszokkal megvalósított tömegközlekedés megkönnyítése céljából, függetlenül attól a kérdéstől, hogy e közszolgáltatást végző szerv az állami vagy a magánszektorhoz tartozik-e.
- 46 E megfontolások fényében az Eventech által felhozott érveléssel felvetett, a jelen ítélet 35. pontjában összegzett kérdés – amint arra a főtanácsnok indítványának 24. pontjában rámutatott – az, hogy az alapügyhöz hasonló körülmények között az illetékes állami szervek az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése alapján kötelesek-e beszélni azon felhasználóktól, akik valamely állami infrastruktúrához preferenciális hozzáférési joggal rendelkeznek, e jog gazdasági értékének ellenértékét.
- 47 Márpedig ki kell emelni, hogy e kérdés mint olyan nem az állami források felhasználásának szempontja alá tartozik, hanem arra irányul, hogy a buszsávhasználatra vonatkozó szabályzatot, amelyben a Tfl a nemzeti szabályozásában foglalt, a biztonságos és hatékony közlekedési rendszer kialakításának biztosítására irányuló célt követi, úgy kell-e tekinteni, mint amely az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése értelmében vett olyan gazdasági előnyben részesíti a kedvezményezettjeit, amely az állami támogatásokra vonatkozó uniós jog hatálya alá tartozik, és az ezen előny által képviselt gazdasági értéket e kedvezményezetteknek kell terhelni.
- 48 E tekintetben – az Európai Bizottság és az EFTA Felügyeleti Hatóság hivatkozásának megfelelően – meg kell állapítani, hogy amennyiben valamely állam a szabályozásában kitűzött cél megvalósítása érdekében valamely, a hatóságok által gazdaságilag nem hasznosított állami infrastruktúrához preferenciális hozzáférési jogot biztosít a felhasználók számára ezen infrastruktúrához, azzal nem feltétlenül az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése értelmében vett gazdasági előnyt nyújt.
- 49 Ezenkívül ki kell emelni, hogy a kitűzött cél meghatározása főszabály szerint kizárólag az illetékes nemzeti hatóságok előjoga, és hogy ez utóbbiaknak mérlegelési mozgástérrel kell rendelkezniük mind az esetleges bevételekről a kitűzött szabályozási cél megvalósítása érdekében történő lemondás szükségessége, mind pedig a megfelelő odaítélési szempontok meghatározása tekintetében, amelyeket ugyanakkor előzetesen és hátrányos megkülönböztetéstől mentesen kell megállapítani.
- 50 Az alapügyben nem vitatott, hogy a preferenciális hozzáférés joga a buszsávok használatának joga, hogy e jog gazdasági értéket képvisel, hogy azt az illetékes közlekedési hatóság nyújtja, hogy a közúti forgalomra vonatkozó szabályozásból következik, hogy a szóban forgó szabályozás célja a biztonságos és hatékony közlekedési rendszer kialakításának biztosítása, hogy sem az érintett közúthálózatot, sem a buszsávokat nem hasznosítják gazdaságilag, hogy az odaítélési szempont a londoni taxiszolgáltatás nyújtása, hogy e szempontot előzetesen és átlátható módon alakították ki, és végül hogy valamennyi ilyen szolgáltatás nyújtóját egyenlő módon kezelik.
- 51 Ami a biztonságos és hatékony közlekedési rendszer kialakításának biztosítására irányuló szabályozási cél megvalósítása és a buszsávhasználatra vonatkozó szabályzat alapján az esetleges bevételekről való lemondás közötti kapcsolat fennállását illeti, amint azt a főtanácsnok indítványának 30. pontjában

helyesen megállapította, nem zárható ki, hogy a londoni taxiktól a buszsávokhoz való hozzáférési joguk által képviselt gazdasági értéknek megfelelő ellenszolgáltatás beszedése legalábbis részben veszélyeztetné e cél megvalósítását, amennyiben az visszatárhathatná a londoni taxik egy részét az említett sávok használatától.

- 52 Ezenkívül a londoni taxiknak a jelen ítélet 4–11. pontjában ismertetett jellegzetességeire tekintettel az illetékes nemzeti hatóságok ésszerűen tekinthették úgy, hogy e taxiknak a buszsávokhoz való hozzáférése előmozdíthatja a londoni közúti közlekedési rendszer hatékonyságát, és hogy ezért a szóban forgó jog odaítélési szempontja, nevezetesen a taxiszolgáltatás nyújtása Londonban, alkalmas a kitűzött cél megvalósításának lehetővé tételére.
- 53 A fenti megfontolások fényében azt kell még megvizsgálni, hogy a hozzáférési jognak az illetékes hatóság által megállapított ezen odaítélési szempontja hátrányos megkülönböztetéstől mentesen alkalmazandó-e az érintett gazdasági szereplőkre. Márpedig, amint a főtanácsnok indítványának 35. pontjában arra rámutatott, e vizsgálat lényegében egybeesik azon vizsgálattal, hogy a buszsávhasználatra vonatkozó szabályzat szelektív gazdasági előnyt nyújt-e a londoni taxik számára. Következésképpen e kérdéssel az ilyen előny fennállására vonatkozó vizsgálat keretében kell foglalkozni.
- 54 Ezzel kapcsolatban emlékeztetni kell arra, hogy az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése tiltja az olyan támogatásokat, amelyek „bizonyos vállalkozások[at] vagy bizonyos áruk termelésé[t] előnyben részesít[ik]”, vagyis a szelektív támogatásokat (Mediaset kontra Bizottság ítélet, C-403/10 P, EU:C:2011:533, 36. pont).
- 55 Ezzel kapcsolatban a Bíróság állandó ítélkezési gyakorlatából következik, hogy az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése szerint azt kell meghatározni, hogy egy adott jogrendszer keretében valamely nemzeti intézkedés előnyben részesít-e „bizonyos vállalkozások[at] vagy bizonyos áruk[at]” az említett rendszer által kitűzött célra tekintettel hasonló ténybeli és jogi helyzetben lévő más vállalkozásokhoz vagy árukhoz képest (Mediaset kontra Bizottság ítélet, EU:C:2011:533, 36. pont).
- 56 A második kérdés második alkérdésében a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra kéri a Bíróságot, hogy a nyújtott előny esetlegesen szelektív jellegének megállapítása érdekében értékelje, hogy a szóban forgó intézkedés különbséget tesz-e az említett rendszer által kitűzött célra tekintettel hasonló ténybeli és jogi helyzetben lévő gazdasági szereplők között.
- 57 E tekintetben ki kell emelni, hogy a londoni taxik, illetve BMG-k helyzetének meghatározása, valamint e helyzetek esetleges hasonlóságának értékelése olyan kérdés, amely a kérdést előterjesztő bíróság hatáskörébe tartozik, mivel egyedül ő rendelkezik az összes releváns ténybeli és jogi elemmel.
- 58 Mindazonáltal a Bíróság a rendelkezésére álló iratokban szereplő információk alapján hasznos útmutatást adhat a kérdést előterjesztő bíróságnak az általa elvégzendő értékelés elvégzéséhez.
- 59 Ezzel kapcsolatban egyrészt meg kell jegyezni, hogy a londoni taxik és a BMG-k ténybeli és jogi helyzetének meghatározása nem korlátozódhat azon piaci szegmensben fennálló helyzetre, amelyen e két személyszállítási kategória közvetlen versenyben van, vagyis az előrendelés szegmensére. Nem vonható ugyanis komolyan kétségbe az, hogy a londoni taxikkal és a BMG-kel lebonyolított valamennyi utazás befolyásolhatja a közlekedési rendszer biztonságát és hatékonyságát a londoni közúti közlekedési utak összességén.
- 60 Másrészt figyelembe kell venni azt, hogy jogi helyzetük értelmében kizárólag a londoni taxik nyújthatnak bérfuvarozást, fuvarozási kötelezettség vonatkozik rájuk, felismerhetőknek és a kerekesszékes személyek szállítására is alkalmasnak kell lenniük, a sofőrjeiknek a szolgáltatásaikat taxióra alapján kell kiszámlázniuk, és különösen alapos ismeretekkel kell rendelkezniük London városáról.

- 61 Ebből következik, hogy a londoni taxik és a BMG-k kellően eltérő ténybeli és jogi helyzetekben vannak ahhoz, hogy úgy lehessen tekinteni, hogy nem hasonlóak egymáshoz, és hogy a buszsávhasználatra vonatkozó szabályzat nem részesíti szelektív gazdasági előnyben a londoni taxikat.
- 62 E körülmények között a második kérdés harmadik alkérdésére nem kell válaszolni.
- 63 A fenti megfontolások összességére tekintettel az első és a második kérdésre azt a választ kell adni, hogy nem jelenti az állami források felhasználását és az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése értelmében vett szelektív gazdasági előnyben sem részesíti a londoni taxikat az, ha a biztonságos és hatékony közlekedési rendszer kialakítása érdekében e taxik számára engedélyezik a közutakon kialakított buszsávok használatát azokban az időszakokban, amikor e sávokra vonatkozóan forgalomkorlátozások vannak érvényben, azonban megtiltják a BMG-k számára az itt közlekedést, kivéve az előzetesen ilyen gépjárművet rendelő utasok felvételét vagy kiszállását, amit azonban a kérdést előterjesztő bíróságnak kell megvizsgálnia.

A harmadik kérdésről

- 64 A kérdést előterjesztő bíróság harmadik kérdése lényegében arra irányul, hogy az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése értelmében érintheti-e a tagállamok közötti kereskedelmet az, ha a londoni taxik számára engedélyezik a közutakon kialakított buszsávok használatát azokban az időszakokban, amikor e sávokra vonatkozóan forgalomkorlátozások vannak érvényben, azonban megtiltják a BMG-k számára az itt közlekedést, kivéve az előzetesen ilyen gépjárművet rendelő utasok felvételét vagy kiszállását.
- 65 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy a Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata szerint ahhoz, hogy valamely nemzeti intézkedést állami támogatásnak lehessen minősíteni, nem azt kell megállapítani, hogy a támogatásnak tényleges hatása van a tagállamok közötti kereskedelemre, és hogy a verseny ténylegesen torzult, hanem csak azt kell megvizsgálni, hogy e támogatás képes-e hatást gyakorolni a kereskedelemre, és torzítani a versenyt (Libert és társai ítélet, C-197/11 és C-203/11, EU:C:2013:288, 76. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 66 Különösen, ha a tagállam által nyújtott támogatás valamely vállalkozás helyzetét megerősíti a Közösségen belüli kereskedelemben versenytársaival szemben, a támogatást olyannak kell tekinteni, mint amely érinti az utóbbiakat (lásd ebben az értelemben: Libert és társai ítélet, EU:C:2013:288, 77. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 67 E tekintetben nem szükséges, hogy a kedvezményezett vállalkozások saját maguk részt vegyenek a Közösségen belüli kereskedelemben. Ha ugyanis valamely tagállam támogatást nyújt a vállalkozásoknak, a belső termelés szintje emiatt fennmaradhat vagy növekedhet, ami azzal a következménnyel jár, hogy a többi tagállamban letelepedett vállalkozásoknak az e tagállam piacára való belépési esélyei csökkenni fognak (lásd ebben az értelemben: Libert és társai ítélet, EU:C:2013:288, 78. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 68 Emellett a Bíróság ítélkezési gyakorlata szerint nincsen olyan határérték vagy hányad, amely alatt úgy lehet tekinteni, hogy a tagállamok közötti kereskedelem nem érintett. Ugyanis az, hogy valamely támogatás viszonylag jelentéktelen, vagy a kedvezményezett vállalkozás viszonylag kicsi, nem zárja ki eleve a tagállamok közötti kereskedelem érintettségét (Altmark Trans és Regierungspräsidium Magdeburg ítélet, C-280/00, EU:C:2003:415, 81. pont).
- 69 Így azon feltétel, mely szerint a támogatásnak a tagállamok közötti kereskedelmet érintenie kell, nem függ a közlekedési szolgáltatások helyi vagy regionális természetétől vagy az érintett tevékenységi kör fontosságától (Altmark Trans és Regierungspräsidium Magdeburg ítélet, EU:C:2003:415, 82. pont).

- 70 Az alapügyben különösen úgy kell tekinteni, hogy nem zárható ki, hogy a buszsávhasználatra vonatkozó szabályzatnak az a hatása, hogy kevésbé vonzóvá teszi a szolgáltatások BMG-k általi nyújtását Londonban, ami azzal a következménnyel jár, hogy a többi tagállamban letelepedett vállalkozásoknak az e tagállam piacára való belépési esélyei csökkennek, amit a kérdést előterjesztő bíróságnak kell megvizsgálnia.
- 71 A harmadik kérdésre tehát azt a választ kell adni, hogy nem zárható ki, hogy az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése értelmében érinti a tagállamok közötti kereskedelmet az, ha a londoni taxik számára engedélyezik a közutakon kialakított buszsávok használatát azokban az időszakokban, amikor e sávokra vonatkozóan forgalomkorlátozások vannak érvényben, azonban megtiltják a BMG-k számára az itt közlekedést, kivéve az előzetesen ilyen gépjárművet rendelő utasok felvételét vagy kiszállását, amit a kérdést előterjesztő bíróságnak kell megvizsgálnia.

A költségekről

- 72 Mivel ez az eljárás az alapeljárásban részt vevő felek számára a kérdést előterjesztő bíróság előtt folyamatban lévő eljárás egy szakaszát képezi, ez a bíróság dönt a költségekről. Az észrevételeknek a Bíróság elé terjesztésével kapcsolatban felmerült költségek, az említett felek költségeinek kivételével, nem téríthetők meg.

A fenti indokok alapján a Bíróság (második tanács) a következőképpen határozott:

- 1) **Nem jelenti az állami források felhasználását és az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése értelmében vett szelektív gazdasági előnyben sem részesíti a londoni taxikat az, ha a biztonságos és hatékony közlekedési rendszer kialakítása érdekében e taxik számára engedélyezik a közutakon kialakított buszsávok használatát azokban az időszakokban, amikor e sávokra vonatkozóan forgalomkorlátozások vannak érvényben, azonban megtiltják a sofőrrel bérelhető magángépjárművek számára az itt közlekedést, kivéve az előzetesen ilyen gépjárművet rendelő utasok felvételét vagy kiszállását, mindezt azonban a kérdést előterjesztő bíróságnak kell megvizsgálnia.**
- 2) **Nem zárható ki, hogy az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése értelmében érinti a tagállamok közötti kereskedelmet az, ha a londoni taxik számára engedélyezik a közutakon kialakított buszsávok használatát azokban az időszakokban, amikor e sávokra vonatkozóan forgalomkorlátozások vannak érvényben, azonban megtiltják a sofőrrel bérelhető magángépjárművek számára az itt közlekedést, kivéve az előzetesen ilyen gépjárművet rendelő utasok felvételét vagy kiszállását, mindezt a kérdést előterjesztő bíróságnak kell megvizsgálnia.**

Aláírások