



Raccolta della giurisprudenza

SENTENZA DELLA CORTE (Seconda Sezione)

14 gennaio 2015*

«Rinvio pregiudiziale — Concorrenza — Aiuti di Stato — Articolo 107, paragrafo 1, TFUE — Autorizzazione concessa ai soli taxi londinesi, ma non ai veicoli a noleggio con conducente, di utilizzare le corsie riservate agli autobus — Nozione di “aiuto di Stato” — Risorse statali — Vantaggio economico — Vantaggio selettivo — Incidenza sul commercio tra gli Stati membri»

Nella causa C-518/13,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dalla Court of Appeal (England & Wales) (Civil Division) (Regno Unito), con decisione del 24 settembre 2013, pervenuta in cancelleria il 26 settembre 2013, nel procedimento

The Queen, su istanza della:

Eventech Ltd,

contro

Parking Adjudicator,

con l'intervento di:

London Borough of Camden,

Transport for London,

LA CORTE (Seconda Sezione),

composta da R. Silva de Lapuerta, presidente di sezione, K. Lenaerts, vicepresidente della Corte, facente funzione di giudice della Seconda Sezione, J.-C. Bonichot, A. Arabadjiev (relatore) e J.L. da Cruz Vilaça, giudici,

avvocato generale: N. Wahl

cancelliere: L. Hewlett, amministratore principale

vista la fase scritta del procedimento e in seguito all'udienza del 3 luglio 2014,

considerate le osservazioni presentate:

— per la Eventech Ltd, da K. Bacon, barrister, su incarico di J. Maitland-Walker, solicitor;

* Lingua processuale: l'inglese.

- per il Transport for London, da C. Moore, in qualità di agente, assistita da M. Chamberlain, QC, e S. Love, barrister;
 - per il governo polacco, da B. Majczyna, in qualità di agente;
 - per la Commissione europea, da L. Flynn e P.-J. Loewenthal, in qualità di agenti;
 - per l’Autorità di vigilanza EFTA, da X. Lewis, C. Perrin e A. Steinarsdóttir, in qualità di agenti,
- sentite le conclusioni dell’avvocato generale, presentate all’udienza del 24 settembre 2014,
ha pronunciato la seguente

Sentenza

- 1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull’interpretazione dell’articolo 107, paragrafo 1, TFUE.
- 2 Tale domanda è stata presentata nell’ambito di una controversia tra la Eventech Ltd (in prosieguo: la «Eventech») e il Parking Adjudicator in merito alla legittimità di una politica adottata dal Transport for London (in prosieguo: il «TfL») nonché dalla maggior parte dei London Boroughs (distretti di Londra), che consiste nell’autorizzare i taxi londinesi a transitare sulla maggior parte delle corsie riservate agli autobus di tale città durante le ore di operatività delle restrizioni alla circolazione concernenti dette corsie, vietando detto transito ai veicoli a noleggio con conducente (in prosieguo: i «VNC»), tranne che per prelevare e depositare passeggeri che si siano prenotati in anticipo (in prosieguo: la «politica delle corsie riservate»).

Contesto normativo

I taxi londinesi e i VNC

- 3 A Londra, i servizi di trasporto a pagamento in autovettura sono prestati dai taxi londinesi e dai VTC. Tali servizi sono oggetto di una licenza rilasciata dalla London Taxi and Private Hire, che fa parte del TfL. Tali licenze sono concesse in forza di disposizioni di legge diverse e sono soggette a condizioni differenti a seconda se si tratti di taxi londinesi o di VNC.
- 4 La licenza per i taxi londinesi viene rilasciata conformemente alle disposizioni del decreto di applicazione del 1934 sui taxi londinesi (London Cab Order 1934). Detto decreto è stato emesso in forza della facoltà prevista all’articolo 6 della legge del 1869 relativa al trasporto pubblico urbano (Metropolitan Public Carriage Act 1869), il cui articolo 8, paragrafo 2, prevede che un taxi possa «offrire i propri servizi» a Londra solo qualora il conducente sia provvisto di licenza rilasciata dal TfL, ai sensi dell’articolo 8 della medesima legge.
- 5 Da ciò consegue che soltanto un taxi provvisto di licenza rilasciata ai sensi di detto decreto è autorizzato a «offrire i propri servizi» («ply for hire») a Londra, nozione definita come il fatto di cercare o aspettare passeggeri che non si siano prenotati in anticipo. Secondo il giudice del rinvio, da un’indagine realizzata nel 2009 emerge che l’8% dei tragitti effettuati sui taxi londinesi è oggetto di prenotazione in anticipo, il 52% dei tragitti trae origine da chiamate di passeggeri in strada e la maggior parte degli altri tragitti è dovuta alla raccolta di passeggeri presso le stazioni di taxi. Tuttavia, la Eventech contesta tali cifre e sostiene che circa il 60% dei taxi londinesi utilizza ormai una applicazione denominata «Hailo», che consente agli utenti di prenotare un taxi mediante il loro telefono cellulare.

- 6 La licenza dei VNC è rilasciata conformemente alle disposizioni della legge del 1998 relativa ai VNC [Private Hire Vehicles (London) Act 1998]. I VNC non sono autorizzati a «offrire i propri servizi» a Londra, e possono quindi prendere a bordo solo i passeggeri che abbiano prenotato in anticipo i loro servizi. Non è contestato che i VNC sono in concorrenza con i taxi londinesi per quanto riguarda i passeggeri dotati di prenotazione.
- 7 Emerge, peraltro, dagli atti che, a partire dalle leggi del 1831 e del 1853 sulle carrozze londinesi trainate da cavalli (London Hackney Carriage Acts 1831 and 1853), i taxi londinesi sono assoggettati all'«obbligo di presa a bordo» che impone ai taxi che abbiano accettato di prendere a bordo un passeggero presso una stazione di taxi o in strada di condurre quest'ultimo sino al suo luogo di destinazione, nei limiti di una determinata distanza o di una determinata durata del tragitto. Un tale obbligo non si applica ai VNC.
- 8 I taxi londinesi sono immediatamente riconoscibili per la loro forma, le loro dimensioni e il loro pannello luminoso recante la scritta «Taxi», poiché devono soddisfare condizioni di adeguatezza che prevedono un certo numero di criteri che attualmente sono soddisfatti solo da due marche di veicoli. I VNC possono, invece, essere di qualsiasi colore e forma, per cui esistono attualmente 700 marche e modelli diversi di VNC in possesso di licenza.
- 9 Le tariffe dei taxi londinesi sono regolamentate in maniera rigorosa e possono essere fatturate solo se calcolate mediante un tassametro. I conducenti di VNC, da parte loro, fissano liberamente le proprie tariffe e i loro veicoli non sono equipaggiati di un computer, in quanto il prezzo della corsa è indicato al momento della prenotazione, a prescindere dalla durata del tragitto, mentre le tariffe dei taxi londinesi variano in funzione di detta durata.
- 10 I taxi londinesi devono poter accogliere persone che si spostano in sedia a rotelle. Non esiste un obbligo di accessibilità per quanto riguarda i VNC.
- 11 Prima di ottenere una licenza, i conducenti di taxi londinesi devono superare un esame intitolato «Conoscenza di Londra» («Knowledge of London»), che richiede da due a quattro anni di preparazione. Prima di ottenere una licenza, i conducenti di VNC devono superare un test topografico, che dura generalmente una giornata. I conducenti di taxi londinesi devono anche superare l'«esame di guida avanzato della Driving Standards Agency» («Driving Standards Agency Advanced Driving Assessment»), mentre nessuna condizione di tale tipo sussiste per i conducenti di VNC.

I poteri di polizia stradale e la politica relativa alle corsie riservate agli autobus

- 12 L'articolo 121A della legge del 1984 relativa alla regolamentazione del traffico stradale (Road Traffic Regulation Act 1984; in prosieguo: la «legge del 1984») designa l'autorità competente in materia di circolazione su tutte le strade pubbliche in Inghilterra, nel Galles e in Scozia. Il paragrafo 1A di tale articolo designa il TfL come autorità competente per talune strade della Grande Londra, denominate le «strade rientranti nella Greater London Authority», che è l'autorità competente per la Grande Londra (in prosieguo: la «GLA»). Tali strade, che sono assoggettate alla GLA, si estendono per 580 chilometri e sono, in generale, le strade più importanti della Grande Londra. In virtù di detto articolo 121A, paragrafo 2, le autorità competenti in materia di circolazione per la quasi totalità delle altre strade a Londra e nella Grande Londra sono i Boroughs (distretti) di tale città.

- 13 La facoltà di un'autorità competente in materia di circolazione su una strada particolare di limitare l'uso della medesima, o di una parte di detta strada, a taluni tipi di veicoli risulta dall'articolo 6 della legge del 1984, che, nella sua versione applicabile al procedimento principale, dispone quanto segue:
- «1. L'autorità competente in materia di circolazione per una strada della Grande Londra può adottare un provvedimento ai sensi del presente articolo per controllare o regolare la circolazione di veicoli o il traffico di altro tipo (incluso quello pedonale). Possono essere adottate disposizioni, segnatamente
- a) per qualsiasi finalità, o relativamente a qualsiasi questione menzionata all'allegato 1 della presente legge, e
 - b) per qualsiasi altra finalità compresa in una delle lettere da a) a g) dell'articolo 1, paragrafo 1, della presente legge.
2. Riguardo ad una strada posta sotto la responsabilità del Secretary of State [Ministro], il potere di adottare un provvedimento ai sensi del presente articolo può essere esercitato, con il suo consenso, anche dall'autorità locale preposta alla circolazione.
3. Tutte i provvedimenti ai sensi del presente articolo possono essere applicate:
- a) all'intera area soggetta ad un'autorità locale, o a parti determinate di detta area, o a specifici luoghi o strade o parti di essi in detta area;
 - b) durante tutta la giornata, o in periodi particolari;
 - c) soltanto in occasioni speciali, o in momenti speciali;
 - d) alla circolazione di ogni tipo;
 - e) con le eccezioni eventualmente specificate nel provvedimento o stabilite con le modalità ivi previste».

14 Le finalità specificate all'allegato 1 della legge del 1984, all'articolo 3 di detto allegato, comprendono «la regolamentazione della posizione relativa nel flusso della circolazione delle diverse velocità o dei diversi tipi». Le finalità menzionate all'articolo 1, paragrafo 1, della medesima legge sono dirette ad «evitare il rischio causato a persone o ad altri tipi di traffico che utilizzino detta strada [della Grande Londra] o qualsiasi altra strada o a prevenire la configurazione di siffatto rischio» nonché ad «agevolare il passaggio, su tale strada o su qualsiasi altra strada, di qualsiasi tipo di traffico (incluso il passaggio pedonale)».

15 L'articolo 6 della legge del 1984 permette così ai differenti Boroughs di Londra e al TfL di designare le corsie riservate agli autobus sulle strade per le quali sono l'autorità competente in materia di circolazione.

16 Nell'esercizio delle facoltà conferitele da detto articolo 6, il TfL ha designato corsie riservate agli autobus su un certo numero di strade rientranti nella GLA. Tale organismo ha anche adottato la politica relativa alle corsie riservate agli autobus consistente nel consentire ai taxi londinesi, ad esclusione dei VNC, di utilizzare le corsie riservate agli autobus che esso gestisce durante le ore di operatività delle restrizioni alla circolazione concernenti tali corsie. I VNC sono tuttavia autorizzati ad utilizzare le corsie riservate agli autobus per prendere a bordo un passeggero o depositarlo. Tale politica è stata applicata almeno a partire dall'anno 2000.

- 17 Conformemente alla politica relativa alle corsie riservate agli autobus attuata dal TfL, la maggior parte dei Boroughs di Londra ha parimenti adottato una politica che autorizza i taxi londinesi, ma non i VNC, a utilizzare le corsie di autobus che essi gestiscono durante le ore di operatività delle restrizioni alla circolazione. Si tratta in particolare del caso della corsia riservata agli autobus di Southampton Row, che è gestita dal London Borough of Camden (distretto londinese di Camden).

Le sanzioni

- 18 La facoltà delle autorità competenti in materia di circolazione di redigere verbali di contravvenzione per mancato rispetto delle decisioni adottate in applicazione dell'articolo 6 della legge del 1984 è prevista dall'articolo 4 della legge del 1996, relativa alle autorità locali di Londra (London Local Authorities Act 1996), le cui disposizioni pertinenti enunciano che:

«1. Allorché:

- a) in relazione a qualsiasi strada principale o laterale rientrante nella GLA, il [TfL] (...),

in base alle informazioni fornite da un apparecchio prescritto, abbia motivo di ritenere che nei confronti del proprietario di un veicolo sia esigibile una sanzione pecuniaria per il veicolo (...), il [TfL] può notificare un verbale di contravvenzione alla persona che risulti essere il proprietario del veicolo.

2. (...) [I]l proprietario di un veicolo è tenuto a pagare una sanzione pecuniaria per il suo veicolo, se la persona responsabile del medesimo agisce in contravvenzione o non rispetta un provvedimento adottato ai sensi degli articoli 6 o 9 o le disposizioni di cui all'articolo 12 del Road Traffic Regulation Act 1984, nella misura in cui essi riservano un'intera carreggiata o una sua parte come corsia per gli autobus e la penalità verrà pagata,

- a) nel caso di contravvenzione o infrazione relativa ad una strada principale o laterale rientrante nella GLA, al [TfL] (...)».

- 19 Anche la polizia può far rispettare i provvedimenti adottati in conformità all'articolo 6 della legge del 1984, poiché l'articolo 8, paragrafo 1, della medesima dispone che agire in contravvenzione o in maniera non conforme a tale provvedimento o non osservare quanto prescritto dal medesimo costituisce un'infrazione penale. Tuttavia, in pratica, la grande maggioranza delle violazioni di tali decisioni costituisce oggetto di procedimenti di riscossione non penali che si traducono nella redazione di verbali di contravvenzione da parte delle autorità competenti in materia di circolazione.

Procedimento principale e questioni pregiudiziali

- 20 La Eventech è una controllata dell'Addison Lee Plc (in prosieguo: la «Addison Lee») detenuta al 100% da quest'ultima, che è il gestore di un parco di VNC nella Grande Londra. La Eventech è il proprietario dichiarato di tutti i VNC dell'Addison Lee, in quanto questi ultimi sono dati in locazione per contratto dall'Addison Lee a conducenti indipendenti.

- 21 La Eventech rileva che, nel procedimento principale, essa ha fornito elementi che mostrano diverse pubblicità di gestori di taxi londinesi che fanno riferimento ai vantaggi di prenotare un taxi anziché un VNC, in quanto i taxi possono utilizzare le corsie riservate agli autobus nelle ore di punta. A suo avviso, tali elementi sono pacifici e costituiscono la ragione per cui il TfL non contesta che la sua politica relativa alle corsie riservate agli autobus procuri ai gestori di taxi un vantaggio economico istituito dallo Stato.

- 22 Il Tfl precisa che il presidente dell'Addison Lee ha trasmesso un parere ai suoi conducenti informandoli che potevano utilizzare le corsie riservate agli autobus a Londra il cui accesso è consentito ai taxi londinesi e in cui viene proposto di risarcirli per qualsiasi ammenda o qualsiasi altra responsabilità incorsa a tale titolo. Precisa che, a tal proposito, un'ingiunzione diretta a far cessare un'infrazione penale è stata ottenuta con procedura d'urgenza.
- 23 La Eventech ha rilevato che, in sedici mesi, vale a dire dalla fine del mese di luglio 2011 all'inizio del mese di dicembre 2012, il Tfl e diversi consigli dei Boroughs londinesi le hanno inflitto ammende per un importo complessivo superiore a 180 000 sterline (GBP), vale a dire circa EUR 215 166, per aver utilizzato corsie riservate agli autobus a Londra.
- 24 Nella specie, il London Borough of Camden ha notificato due verbali di contravvenzione alla Eventech poiché, rispettivamente il 6 e il 13 ottobre 2010, due conducenti di VNC dell'Addison Lee avevano utilizzato la corsia riservata agli autobus di Southampton Row nel centro di Londra. La Eventech ha contestato tali contravvenzioni dinanzi al Parking Adjudicator. Tale ricorso è stato respinto con una decisione di quest'ultimo del 16 agosto 2011.
- 25 Il ricorso proposto dalla Eventech avverso tale decisione è stato respinto con sentenza del 13 luglio 2012 dalla High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court). Dato che la Eventech ha ottenuto l'autorizzazione a presentare appello avverso tale sentenza, la causa è stata esaminata dalla Court of Appeal il 23 e 24 aprile 2013.
- 26 La Eventech sostiene, segnatamente, che la politica relativa alle corsie riservate agli autobus costituisce un aiuto di Stato non notificato a favore dei gestori di taxi londinesi, contrario agli articoli 108, paragrafo 3, TFUE e 107, paragrafo 1, TFUE.
- 27 A tal proposito il giudice del rinvio considera che è pacifico che detta politica conferisce un vantaggio economico ai taxi londinesi, che essa è imputabile allo Stato e che essa è idonea a falsare la concorrenza tra i VNC e i taxi londinesi, in quanto consente a questi ultimi di spostarsi più rapidamente rispetto ai VNC sulle strade ai quali si applica tale politica, conferendo loro così, in particolare, un vantaggio concorrenziale per attirare clienti potenziali. Invece, le altre condizioni rientranti nella nozione di aiuto di Stato non sarebbero necessariamente soddisfatte.
- 28 Infatti, il Tfl sostiene che il vantaggio economico conferito ai taxi londinesi mediante la politica relativa alle corsie riservate agli autobus non è accordato mediante risorse statali, poiché non avrebbe alcun effetto su tali risorse. Tale politica non sarebbe nemmeno selettiva, poiché i taxi londinesi e i VNC non sarebbero in una situazione comparabile, in fatto o in diritto, alla luce dell'obiettivo perseguito da una tale politica. Ad ogni modo, l'effetto differenziato della medesima sarebbe giustificato dalla natura e dall'economia generale del sistema. Infine, detta politica non sarebbe idonea a incidere sul commercio tra gli Stati membri, dato che sarebbe una misura locale che si applica unicamente a Londra.
- 29 La Eventech fa valere, al contrario, che il vantaggio economico di cui trattasi è conferito mediante risorse statali, da un lato, perché viene accordato ai taxi londinesi un accesso preferenziale ad un bene dello Stato e, dall'altro, a causa del fatto che la politica relativa alle corsie riservate agli autobus concede a tali taxi una deroga all'obbligo di pagare ammende o altre penalità per l'uso di tali corsie. Tale politica sarebbe selettiva in quanto conferisce un vantaggio ai taxi londinesi rispetto ai loro concorrenti, vale a dire i VNC. Infine, dato che tale politica riguarda un settore aperto alle imprese di tutti gli Stati membri, non potrebbe essere esclusa un'incidenza sul commercio tra gli Stati membri.

- 30 Ciò premesso, la Court of Appeal (England & Wales) (Civil Division) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:
- «1) Se l'apertura di una corsia riservata agli autobus su una strada pubblica, durante le ore di operatività della suddetta corsia, ai taxi londinesi ma non ai VNC comporti l'uso di "risorse statali", ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, nelle circostanze della fattispecie in esame.
 - 2) a) Nello stabilire se l'apertura di una corsia riservata agli autobus su una strada pubblica, durante le ore di operatività della suddetta corsia, ai taxi londinesi ma non ai VNC sia selettiva ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, quale sia l'obiettivo rilevante alla luce del quale si deve valutare la questione se i taxi londinesi e i VNC si trovino in una situazione giuridica e di fatto comparabile.
b) Qualora si possa dimostrare che l'"obiettivo rilevante", ai sensi della questione 2, sub a), è almeno in parte quello di creare un sistema di trasporti sicuro ed efficiente, e che esistono considerazioni di sicurezza e/o di efficienza che giustificano che ai taxi londinesi sia consentito viaggiare nelle corsie riservate agli autobus, ma che non si applicano allo stesso modo ai VNC, se si possa affermare che la misura non è selettiva ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.
c) Nella risposta alla questione 2, sub b), se sia necessario esaminare se lo Stato membro che invoca tale giustificazione abbia dimostrato, inoltre, che il trattamento favorevole riservato ai taxi londinesi rispetto ai VNC è proporzionato e non eccede quanto necessario.
 - 3) Se l'apertura di una corsia riservata agli autobus su una strada pubblica, durante le ore di operatività delle medesima, ai taxi londinesi ma non ai VNC possa incidere sul commercio tra gli Stati membri, ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, in circostanze in cui la strada in questione è situata nel centro di Londra e non si configurano ostacoli per i cittadini di un altro Stato membro che possiedano o guidino taxi londinesi o VNC».

Sulle questioni pregiudiziali

Sulla prima e sulla seconda questione

- 31 Con la sua prima e seconda questione, che occorre esaminare congiuntamente, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se il fatto di autorizzare, al fine di creare un sistema di trasporto sicuro ed efficiente, i taxi londinesi a transitare sulle corsie di autobus predisposte sulle strade pubbliche durante le ore di operatività delle restrizioni alla circolazione concernenti tali corsie, vietando ai VNC di circolarvi, salvo che per prelevare e depositare passeggeri che li abbiano prenotati in anticipo, implichi un impegno di risorse statali e conferisca a detti taxi un vantaggio economico selettivo ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE. Esso desidera anche sapere se, per rispondere a tale questione, occorra esaminare se detta misura sia proporzionata e non vada oltre quanto necessario.
- 32 A norma dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, «[s]alvo deroghe contemplate dai trattati, sono incompatibili con il mercato interno, nella misura in cui incidano sul commercio tra Stati membri, gli aiuti concessi dagli Stati, ovvero mediante risorse statali, sotto qualsiasi forma che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza».
- 33 Per quanto riguarda la condizione relativa all'impegno di risorse statali, occorre ricordare che il concetto di aiuto comprende non soltanto prestazioni positive quali le sovvenzioni, ma anche interventi che, in varie forme, alleviano gli oneri che normalmente gravano sul bilancio di un'impresa e che di

conseguenza, senza essere sovvenzioni in senso stretto, hanno la stessa natura e producono identici effetti (sentenza Frucona Košice/Commissione, C-73/11 P, EU:C:2013:32, punto 69 e la giurisprudenza ivi citata).

- 34 Di conseguenza, ai fini della constatazione dell'esistenza di un aiuto di Stato, deve essere dimostrato un nesso sufficientemente diretto tra, da un lato, il vantaggio accordato al beneficiario e, dall'altro, una riduzione del bilancio statale o un rischio economico sufficientemente concreto di oneri gravanti su tale bilancio (v., in tal senso, sentenza Bouygues e Bouygues Télécom/Commissione e a. e Commissione/Francia e a., C-399/10 P e C-401/10 P, EU:C:2013:175, punto 109).
- 35 Nella fattispecie, emerge dal fascicolo a disposizione della Corte che il giudice del rinvio si interroga sulla fondatezza dell'argomento, presentato dalla Eventech dinanzi ad esso e ribadito dinanzi alla Corte, secondo cui la politica relativa alle corsie riservate agli autobus comporta siffatti oneri di bilancio a causa, da un lato, dell'accesso preferenziale dei taxi londinesi ad un'infrastruttura appartenente allo Stato, vale a dire le corsie riservate agli autobus a Londra per l'uso delle quali non viene imputato alcun onere a detti taxi, e, dall'altro, dell'esenzione dall'obbligo di pagare ammende di cui beneficiano questi ultimi quando utilizzano tali corsie.
- 36 Per quanto riguarda il secondo degli argomenti enunciati al punto precedente, che occorre esaminare in primo luogo, occorre innanzitutto rilevare che è inerente a qualsiasi sistema giuridico che un comportamento previamente definito come legale e lecito non esponga i soggetti di diritto a sanzioni.
- 37 Orbene, nel procedimento principale è pacifico che il fatto che i taxi londinesi possano utilizzare le corsie riservate agli autobus a Londra senza incorrere in ammende risulta dall'autorizzazione, accordata a tali taxi in virtù della politica relativa alle corsie riservate agli autobus, di utilizzare tali corsie durante le ore di operatività delle restrizioni alla circolazione.
- 38 Nei limiti in cui la Eventech fonda la propria tesi sull'asserita somiglianza delle circostanze di fatto e di diritto della presente causa con quelle della causa che ha dato luogo alla sentenza Commissione/Paesi Bassi (C-279/08 P, EU:C:2011:551), è giocoforza constatare che tali circostanze si distinguono da quelle del procedimento principale.
- 39 Infatti, al punto 106 della sentenza Commissione/Paesi Bassi (EU:C:2011:551), la Corte ha constatato che la misura in parola avrebbe potuto comportare un onere supplementare per i pubblici poteri sotto forma, in particolare, di esonero dall'obbligo di pagamento di ammende o di altre sanzioni pecuniarie poiché il Regno dei Paesi Bassi aveva dato alle imprese rientranti in detta misura la possibilità di acquistare diritti di emissione per evitare il pagamento di ammende che, in assenza di tali diritti, sarebbero state dovute a causa del superamento da parte di tali imprese dei limiti legali delle loro emissioni di ossido di azoto.
- 40 Invece, nel procedimento principale, è pacifico che ciascun utilizzo non autorizzato delle corsie riservate agli autobus costituisce un'infrazione passibile di un'ammenda e che le autorità pubbliche competenti non hanno predisposto alcuno strumento atto ad eludere il pagamento di tali ammende. Inoltre, da quanto constatato al punto 37 della presente sentenza deriva che il fatto che i taxi londinesi possano utilizzare tali corsie senza incorrere in ammende risulta non da una rinuncia, da parte dei poteri pubblici, alla riscossione di ammende dovute, ma dall'autorizzazione accordata ai taxi di utilizzare tali corsie.
- 41 Pertanto, dalla circostanza che i taxi londinesi non siano tenuti a pagare ammende a causa del loro utilizzo delle corsie riservate agli autobus non derivano oneri supplementari per i poteri pubblici idonei a comportare un impegno di risorse statali.

- 42 Quanto al primo argomento invocato dalla Eventech, relativo ad un accesso preferenziale all'infrastruttura di trasporto finanziata dallo Stato per l'utilizzo della quale non è imputato alcun onere finanziario ai taxi londinesi, è certamente vero che, come rilevato da tale impresa, la Corte ha dichiarato che il finanziamento, mediante un apporto di capitale da parte delle autorità pubbliche in quanto azionisti, della costruzione di un'infrastruttura che costituisce l'oggetto di uno sfruttamento economico è idoneo a dar luogo alla concessione di aiuti di Stato (v., in tal senso, sentenza *Mitteldeutsche Flughafen e Flughafen Leipzig-Halle/Commissione*, C-288/11 P, EU:C:2012:821, punti 43 e 44).
- 43 Tuttavia, nel procedimento principale, da un lato, è pacifico che la rete stradale di cui trattasi, in generale, e le corsie riservate agli autobus che ne fanno parte, in particolare, non costituiscono oggetto di alcuno sfruttamento economico da parte delle autorità pubbliche. Infatti, com'è stato confermato in udienza dinanzi alla Corte, sia dalla Eventech che dal Tfl, l'utilizzo di tali strade e di tali corsie è gratuito.
- 44 Ne consegue che i poteri pubblici non rinunciano, in virtù della politica relativa alle corsie riservate agli autobus, a entrate che avrebbero percepito in assenza di una tale politica.
- 45 D'altra parte, occorre ricordare che la misura di cui trattasi nel procedimento principale riguarda non il finanziamento in quanto tale della costruzione delle corsie riservate agli autobus, ma l'accesso preferenziale alle medesime. Occorre aggiungere che emerge inequivocabilmente dal fascicolo a disposizione della Corte che tali corsie non sono state costruite a beneficio di un'impresa specifica né di una categoria particolare di imprese, quale quella dei taxi londinesi, o addirittura i prestatori di servizi di autobus, e non sono state attribuite a queste successivamente alla loro costruzione, ma sono state costruite in quanto elemento della rete stradale londinese e, innanzitutto, per agevolare il trasporto pubblico effettuato mediante bus, a prescindere dalla questione se l'organizzazione di tale servizio pubblico rientrasse nel settore pubblico in quello privato.
- 46 Alla luce di tali considerazioni, la questione sollevata con la tesi della Eventech, come riassunta al punto 35 della presente sentenza, è, come ha rilevato l'avvocato generale al paragrafo 24 delle sue conclusioni, quella di sapere se, in circostanze come quelle di cui al procedimento principale, i poteri pubblici competenti siano tenuti, in virtù dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, a riscuotere, presso utenti che beneficiano di un diritto d'accesso preferenziale a un'infrastruttura pubblica, il corrispettivo del valore economico di un tale diritto.
- 47 Orbene, occorre sottolineare che detta questione non rientra, in quanto tale, nel criterio dell'impegno di risorse statali, ma è diretta a sapere se la politica relativa alle corsie riservate agli autobus, con cui il Tfl persegue l'obiettivo di garantire un sistema di trasporto sicuro ed efficiente come previsto dalla normativa nazionale, debba essere intesa nel senso che conferisce ai suoi beneficiari un vantaggio economico ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, che rientra nell'ambito di applicazione del diritto dell'Unione in materia di aiuti di Stato e il cui valore economico che esso rappresenta deve essere posto a carico di tali beneficiari.
- 48 A tal proposito, come hanno fatto valere la Commissione europea e l'Autorità di vigilanza EFTA, occorre considerare che, quando lo Stato, per perseguire la realizzazione di un obiettivo previsto dalla normativa di tale Stato, accorda a utenti di un'infrastruttura pubblica, che non è sfruttata economicamente dalle autorità pubbliche, un diritto di accesso preferenziale alla medesima non conferisce necessariamente un vantaggio economico ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.
- 49 Inoltre, occorre sottolineare che l'identificazione dell'obiettivo perseguito rientra, in linea di principio, unicamente nella prerogativa delle autorità pubbliche nazionali competenti e che queste ultime devono disporre di un margine discrezionale per quanto riguarda sia la necessità, alla luce della

realizzazione dell'obiettivo perseguito dalla regolamentazione, di rinunciare a entrate potenziali sia l'identificazione di criteri di attribuzione adeguati che devono, tuttavia, essere fissati in anticipo in maniera trasparente ed essere privi di elementi discriminatori.

- 50 Nel procedimento principale, è pacifico che il diritto di accesso preferenziale è quello dell'utilizzo delle corsie riservate agli autobus, che tale diritto rappresenta un valore economico, che esso è accordato dall'autorità competente in materia di circolazione stradale, che dalla normativa applicabile in materia di circolazione stradale emerge che l'obiettivo perseguito dalla regolamentazione di cui trattasi è quello di garantire un sistema di trasporto sicuro ed efficiente, che né la rete stradale interessata né le corsie riservate agli autobus sono sfruttati economicamente, che il criterio di attribuzione è quello di fornire servizi di taxi a Londra, che tale criterio è stato fissato in anticipo e in maniera trasparente e, infine, che tutti i prestatori di tali servizi sono trattati in maniera uguale.
- 51 Per quanto riguarda l'esistenza di un nesso di causalità tra la realizzazione dell'obiettivo regolamentare di garantire un sistema di trasporto sicuro ed efficiente e la rinuncia, in virtù della politica relativa alle corsie riservate agli autobus, a entrate potenziali, come ha rilevato correttamente l'avvocato generale al paragrafo 30 delle sue conclusioni, non si può escludere che la riscossione presso i taxi londinesi di un corrispettivo corrispondente al valore economico rappresentato dal loro diritto di accesso alle corsie riservate agli autobus possa compromettere, perlomeno parzialmente, la realizzazione di tale obiettivo poiché potrebbe dissuadere una parte dei taxi londinesi ad avvalersi di tali corsie.
- 52 Inoltre, in considerazione delle caratteristiche dei taxi londinesi, quali esposte ai punti da 4 a 11 della presente sentenza, le autorità nazionali competenti hanno potuto ragionevolmente ritenere che l'accesso di tali taxi alle corsie riservate agli autobus possa favorire l'efficienza del sistema di trasporto stradale londinese e che, pertanto, il criterio di attribuzione del diritto di cui trattasi, vale a dire quello di fornire servizi di taxi a Londra, sia idoneo a consentire la realizzazione dell'obiettivo perseguito.
- 53 Alla luce delle considerazioni che precedono, occorre ancora verificare se il criterio di aggiudicazione del diritto d'accesso adottato dall'autorità competente si applichi agli operatori economici interessati in maniera non discriminatoria. Orbene, come ha rilevato l'avvocato generale al paragrafo 35 delle sue conclusioni, tale esame coincide, in sostanza, con quello diretto a sapere se la politica relativa alle corsie riservate agli autobus conferisca ai taxi londinesi un vantaggio economico selettivo. Di conseguenza, occorre trattare tale questione nell'ambito dell'esame dell'esistenza di un tale vantaggio.
- 54 A tal proposito si deve rammentare che l'articolo 107, paragrafo 1, TFUE vieta, in linea di principio, gli aiuti che «favor[iscono] talune imprese o talune produzioni», ossia gli aiuti selettivi (sentenza Mediaset/Commissione, C-403/10 P, EU:C:2011:533, punto 36).
- 55 Risulta, a tal proposito, da una giurisprudenza costante della Corte che l'articolo 107, paragrafo 1, TFUE richiede di stabilire se, nell'ambito di un dato regime giuridico, un provvedimento statale sia tale da favorire «talune imprese o talune produzioni» rispetto ad altre imprese che si trovino in una situazione fattuale e giuridica analoga, tenuto conto dell'obiettivo perseguito dal detto regime (sentenza Mediaset/Commissione, EU:C:2011:533, punto 36).
- 56 Con la seconda parte della sua seconda questione, il giudice del rinvio invita la Corte, in sostanza, a valutare, al fine di accertare l'eventuale selettività del vantaggio concesso, se la misura di cui trattasi introduca distinzioni tra operatori che si trovano, considerato l'obiettivo perseguito, in una situazione di fatto e di diritto comparabile.
- 57 A tal proposito, occorre sottolineare che l'identificazione delle situazioni rispettive dei taxi londinesi e dei VNC nonché la valutazione dell'eventuale comparabilità di tali situazioni è una questione che rientra nella competenza del giudice del rinvio, che è l'unico a disporre di tutti gli elementi di fatto e di diritto pertinenti.

- 58 Tuttavia, sulla base degli elementi che figurano nel fascicolo a sua disposizione, la Corte può fornire al giudice del rinvio indicazioni utili per la valutazione che spetta a quest'ultimo effettuare.
- 59 A tal proposito occorre rilevare, da una parte, che l'identificazione della situazione di fatto e di diritto dei taxi londinesi e dei VNC non può limitarsi a quella esistente nel segmento di mercato sul quale tali due categorie di vettori che trasportano passeggeri si trovano in concorrenza diretta, vale a dire il segmento della prenotazione in anticipo. Infatti, non si può seriamente dubitare che il complesso dei tragitti effettuati dai taxi londinesi e dai VNC possa incidere sulla sicurezza e sull'efficienza del sistema di trasporto sulla totalità della rete stradale di Londra.
- 60 D'altra parte, occorre tener conto del fatto che, in virtù del loro status giuridico, solo i taxi londinesi possono offrire i loro servizi, sono assoggettati all'obbligo di presa a bordo, devono essere riconoscibili e in grado di trasportare persone che si spostano in sedia a rotelle e i loro conducenti devono fatturare i propri servizi mediante un tassametro e disporre di conoscenze particolarmente approfondite della città di Londra.
- 61 Ne consegue che i taxi londinesi e i VNC si trovano in situazioni di fatto e di diritto sufficientemente diverse da considerare che esse non sono comparabili e che la politica relativa alle corsie riservate agli autobus non conferisce dunque un vantaggio economico selettivo ai taxi londinesi.
- 62 Ciò considerato, non è più necessario rispondere alla terza parte della seconda questione.
- 63 Con riferimento a tutte le considerazioni che precedono, occorre rispondere alla prima e alla seconda questione che il fatto di autorizzare, al fine di creare un sistema di trasporto sicuro ed efficiente, i taxi londinesi a transitare sulle corsie riservate agli autobus predisposte sulla rete stradale pubblica durante le ore di operatività delle restrizioni alla circolazione concernenti tali corsie, vietando ai VNC di circolarvi, salvo che per prelevare e depositare passeggeri che li abbiano prenotati in anticipo, non appare idoneo a comportare un impegno di risorse statali né a conferire a tali taxi un vantaggio economico selettivo ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, circostanza che spetta tuttavia al giudice del rinvio verificare.

Sulla terza questione

- 64 Con la sua terza questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se il fatto di autorizzare i taxi londinesi a transitare sulle corsie riservate agli autobus predisposte sulla rete stradale pubblica durante le ore di operatività delle restrizioni alla circolazione concernenti tali corsie, vietando ai VNC di circolarvi, salvo che per prelevare o depositare passeggeri che li abbiano prenotati in anticipo, sia idoneo a incidere sul commercio tra gli Stati membri ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.
- 65 A tal proposito occorre ricordare che, secondo una giurisprudenza costante della Corte, per qualificare una misura nazionale come aiuto di Stato, non è necessario dimostrare una reale incidenza di tale aiuto sugli scambi tra gli Stati membri e un'effettiva distorsione della concorrenza, ma basta esaminare se l'aiuto sia idoneo a incidere su tali scambi e a falsare la concorrenza (sentenza *Libert e a.*, C-197/11 e C-203/11, EU:C:2013:288, punto 76 la giurisprudenza ivi citata).
- 66 In particolare, quando l'aiuto concesso da uno Stato membro rafforza la posizione di un'impresa rispetto ad altre imprese concorrenti nell'ambito degli scambi intracomunitari, questi ultimi devono ritenersi influenzati dall'aiuto (v., in tal senso, sentenza *Libert e a.*, EU:C:2013:288, punto 77 e la giurisprudenza ivi citata).

- 67 A questo proposito non è necessario che l'impresa beneficiaria dell'aiuto partecipi direttamente agli scambi intracomunitari. Infatti, quando uno Stato membro concede un aiuto ad un'impresa, l'attività sul mercato nazionale può risultarne mantenuta o incrementata, con conseguente diminuzione delle possibilità per le imprese con sede in altri Stati membri di penetrare nel mercato di tale Stato membro (v., in tal senso, sentenza Libert e a., EU:C:2013:288, punto 78 e la giurisprudenza ivi citata).
- 68 Peraltro, secondo la giurisprudenza della Corte, non esiste una soglia o una percentuale al di sotto della quale si possa ritenere che gli scambi tra Stati membri non siano stati pregiudicati. Infatti, l'entità relativamente esigua di un aiuto o le dimensioni relativamente modeste dell'impresa beneficiaria non escludono a priori l'eventualità che vengano influenzati gli scambi tra Stati membri (sentenza Altmark Trans e Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, EU:C:2003:415, punto 81).
- 69 Pertanto, la condizione in base alla quale l'aiuto deve essere tale da incidere sugli scambi tra Stati membri non dipende dalla natura locale o regionale dei servizi di trasporto forniti o dall'importanza del settore di attività (sentenza Altmark Trans e Regierungspräsidium Magdeburg, EU:C:2003:415, punto 82).
- 70 Nel procedimento principale, occorre considerare, in particolare, che non si può escludere che la politica relativa alle corsie riservate agli autobus abbia l'effetto di scoraggiare la prestazione di servizi da parte dei VNC a Londra, con la conseguenza che le possibilità delle imprese stabilite in un altro Stato membro di penetrare tale mercato siano diminuite, circostanza che spetta al giudice del rinvio verificare.
- 71 Ne consegue che occorre rispondere alla terza questione che non si può escludere che il fatto di autorizzare i taxi londinesi a transitare sulle corsie riservate agli autobus predisposte sulla rete stradale pubblica durante le ore di operatività delle restrizioni alla circolazione concernenti tali corsie, vietando ai VNC di circolarvi, salvo che per prelevare e depositare passeggeri che li abbiano prenotati in anticipo, possa essere idoneo ad incidere sul commercio tra gli Stati membri ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, circostanza che spetta al giudice del rinvio verificare.

Sulle spese

- 72 Nei confronti delle parti nella causa principale il presente procedimento costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese. Le spese sostenute da altri soggetti per presentare osservazioni alla Corte non possono dar luogo a rifusione.

Per questi motivi, la Corte (Seconda Sezione) dichiara:

- 1) **Il fatto di autorizzare, al fine di creare un sistema di trasporto sicuro ed efficiente, i taxi londinesi a transitare sulle corsie riservate agli autobus predisposte sulla rete stradale pubblica durante le ore di operatività delle restrizioni alla circolazione concernenti tali corsie, vietando ai veicoli a noleggio con conducente di circolarvi, salvo che per prelevare e depositare passeggeri che li abbiano prenotati in anticipo, non appare idoneo a comportare un impegno di risorse statali né a conferire a tali taxi un vantaggio economico selettivo ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, circostanza che spetta tuttavia al giudice del rinvio verificare.**
- 2) **Non si può escludere che il fatto di autorizzare i taxi londinesi a transitare sulle corsie riservate agli autobus predisposte sulla rete stradale pubblica durante le ore di operatività delle restrizioni alla circolazione concernenti tali corsie, vietando ai veicoli a noleggio con conducente di circolarvi, salvo che per prelevare e depositare passeggeri che li abbiano**

prenotati in anticipo, possa essere idoneo ad incidere sul commercio tra gli Stati membri ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE, circostanza che spetta al giudice del rinvio verificare.

Firme