



Teismo praktikos rinkinys

TEISINGUMO TEISMO (antroji kolegija) SPRENDIMAS

2015 m. sausio 14 d.*

„Prašymas priimti prejudicinį sprendimą — Konkurencija — Valstybės pagalba — SESV 107 straipsnio 1 dalis — Leidimas tik Londono taksi važiuoti autobusų eismui skirtomis juostomis ir draudimas tai daryti su vairuotoju nuomojamiems automobiliams — Sąvoka „valstybės pagalba“ — Valstybės ištekliai — Ekonominė nauda — Atrankinis pranašumas — Poveikis valstybių narių tarpusavio prekybai“

Byloje C-518/13

dėl *Court of Appeal (England & Wales) (Civil Division)* (Jungtinė Karalystė) 2013 m. rugsėjo 24 d. sprendimu, kurį Teisingumo Teismas gavo 2013 m. rugsėjo 26 d., pagal SESV 267 straipsnį pateikto prašymo priimti prejudicinį sprendimą byloje

The Queen

Eventech Ltd prašymu

prieš

Parking Adjudicator,

dalyvaujant:

London Borough of Camden,

Transport for London,

TEISINGUMO TEISMAS (antroji kolegija),

kurį sudaro kolegijos pirmininkė R. Silva de Lapuerta, teisėjai antrosios kolegijos teisėjo pareigas einantis Teisingumo Teismo pirmininko pavaduotojas K. Lenaerts, J.-C. Bonichot, A. Arabadžiev (pranešėjas) ir J. L. da Cruz Vilaça,

generalinis advokatas N. Wahl,

posėdžio sekretorė L. Hewlett, vyriausioji administratorė,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį ir įvykus 2014 m. liepos 3 d. posėdžiui,

išnagrinėjęs pastabas, pateiktas:

— *Eventech Ltd*, atstovaujamos baristerės K. Bacon, įgaliotos solisitoriaus J. Maitland-Walker,

* Proceso kalba: anglų.

- *Transport for London*, atstovaujamos C. Moore, padedamos QC M. Chamberlain ir baristerės S. Love,
- Lenkijos vyriausybės, atstovaujamos B. Majczyna,
- Europos Komisijos, atstovaujamos L. Flynn ir P.-J. Loewenthal,
- Europos laisvosios prekybos asociacijos (ELPA) priežiūros institucijos, atstovaujamos X. Lewis, C. Perrin ir A. Steinarsdóttir,

susipažinęs su 2014 m. rugsėjo 24 d. posėdyje pateikta generalinio advokato išvada,

priima šį

Sprendimą

- 1 Prašymas priimti prejudicinį sprendimą pateiktas dėl SESV 107 straipsnio 1 dalies išaiškinimo.
- 2 Šis prašymas priimti prejudicinį sprendimą pateiktas nagrinėjant *Eventech Ltd* (toliau – *Eventech*) ir *the Parking Adjudicator* ginčą dėl *Transport for London* (toliau – *TfL*) ir daugumos *London Boroughs* (Londono apskrities savivaldybės) įgyvendinamos politikos, pagal kurią Londono taksi leidžiama važiuoti dauguma Londono autobusų eismui skirtų juostų tomis valandomis, kai galioja važiavimo šiomis juostomis apribojimai, tačiau su vairuotoju nuomojamiems automobiliams (angl. k. *private hire vehicles*) (toliau – PHV) tai draudžiama daryti, išskyrus tokį automobilį iš anksto užsisakiusių keleivių įlaipinimą ar išlaipinimą (toliau – autobusų juostų politika), teisėtumo.

Teisinis pagrindas

Londono taksi ir PHV

- 3 Londone mokamas transporto paslaugas teikia Londono taksi ir PHV. Licencijas teikti šias paslaugas išduoda *London Taxi and Private Hire*, esanti *TfL* dalis. Tačiau licencijos joms išduodamos pagal skirtingų teisės aktų nuostatas ir skirtingomis sąlygomis, atsižvelgiant į tai, ar paslaugas teikia Londono taksi, ar PHV.
- 4 Licencija Londono taksi išduodama pagal 1934 m. Potvarkio dėl Londono taksi (*London Cab Order 1934*) nuostatas. Šis potvarkis buvo priimtas vadovaujantis 1869 m. Sostinės viešojo transporto įstatymo (*Metropolitan Public Carriage Act 1869*) 6 straipsnyje numatytais įgaliojimais, o šio įstatymo 8 straipsnio 2 dalyje numatyta, kad Londone „šias paslaugas“ gali teikti tik pagal 1869 m. įstatymo 8 straipsnį *TfL* licencijuoti vairuotojai.
- 5 Dėl to Londone šias paslaugas („ply for hire“) gali teikti tik pagal minėtą potvarkį licencijuoti Londono taksi. „Ply for hire“ sąvoka reiškia tai, kad ieškoma arba laukiama klientų, kurie taksi iš anksto neišsinuomojo arba neužsakė. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismo teigimu, iš 2009 m. atliktos analizės matyti, kad 8 % Londono taksi reisų yra iš anksto rezervuojami, 52 % atvejų klientas taksi susistabdo gatvėje, o dauguma kitų kelionių vykdoma keleivius paimant vežti iš taksi stovėjimo stotelės. Tačiau *Eventech* ginčija šiuos skaičius ir teigia, kad maždaug 60 % Londono taksi šiandien naudoja taikomąją programą „Hailo“, kuri leidžia naudotojams užsakyti taksi naudojantis mobiliuoju telefonu.

- 6 PHV licencijos išduodamos pagal 1998 m. (Londono) Privačios nuomos transporto priemonių įstatymą (*Private Hire Vehicles (London) Act 1998*). Londone PHV neleidžiama užsiimti „ply for hire“ veikla, taigi jie gali vežti tik paslaugas iš anksto užsisakiusius keleivius. Nebuvo ginčijama, kad PHV konkuruoja su Londono taksi dėl paslaugą iš anksto užsisakiusių keleivių.
- 7 Be to, iš bylos medžiagos matyti, kad nuo 1831 m. ir 1853 m. įstatymų dėl Londono karietų transporto (*London Hackney Carriage Acts 1831 and 1853*) Londono taksi taikoma „pareiga priimti vežti“, pagal kurią taksi įpareigojami keleivį, įlaipintą taksi stotelėje arba gatvėje, nuvežti iki paskirties vietos, laikydamiesi tam tikro atstumo arba tam tikro kelionės laiko ribų. PHV tokia pareiga netaikoma.
- 8 Londono taksi yra iš karto atpažįstami dėl savo formos, dydžio ir švieslentės su nuoroda „Taxi“, nes jie privalo atitikti tam tikras tinkamumo sąlygas, kurias šiuo metu atitinka tik du automobilių modeliai. Kita vertus, PHV gali būti bet kokios spalvos ir formos – šiuo metu yra maždaug 700 skirtingų PHV, kuriems išduota veiklos licencija, prekių ženklų ir modelių.
- 9 Londono taksi kainos griežtai reglamentuojamos ir kelionės mokestis gali būti imamas tik tuomet, jeigu kaina buvo apskaičiuota taksometru. PHV vairuotojai kainas nustato savo nuožiūra ir jų transporto priemonėse apskaitos aparatai neįrengti, nes kelionės kaina nurodoma rezervuojant, nesvarbu, kokia kelionės trukmė; Londono taksi kelionės kaina skiriasi atsižvelgiant į jos trukmę.
- 10 Londono taksi turi galėti priimti asmenis su invalidų vežimėliais. Tokia pareiga PHV nenustatyta.
- 11 Siekdami gauti licenciją Londono taksi vairuotojai turi išlaikyti egzaminą „Londono žinios“ („Knowledge of London“), kuriam pasirengti reikia nuo dvejų iki ketverių metų. Kad gautų veiklos licenciją PHV vairuotojai turi išlaikyti topografinį testą, kuris paprastai trunka vieną dieną. Londono taksi vairuotojai taip pat turi išlaikyti Vairavimo standartų agentūros pažengusio vairuotojo testą („Driving Standards Agency Advanced Driving Assessment“), nors tokia pareiga PHV vairuotojams nenustatyta.

Igaliojimai reguliuoti eismą ir autobusų juostų politika

- 12 1984 m. Kelių eismo taisyklių įstatymo (*Road Traffic Regulation Act 1984*, toliau – 1984 m. įstatymas) 121A straipsnyje nurodyta, kurios įstaigos turi kompetenciją visų Anglijos, Velso ir Škotijos viešųjų kelių eismo srityje. Minėto straipsnio 1A dalyje *TfL* nurodyta kaip kai kurių Didžiojo Londono kelių, vadinamų „GLA (angl. *Greater London Authority*) keliais“, eismo institucija (GLA kelių ilgis yra 580 km ir, apskritai vertinant, tai svarbiausi Didžiojo Londono keliai). Pagal 1984 m. įstatymo 121A straipsnio 2 dalį atskiros Londono *Boroughs* (apskritis savivaldybės) yra eismo institucijos, atsakingos už beveik visus kitus Londono ir Didžiojo Londono kelius.
- 13 1984 m. įstatymo (pagrindinėje byloje taikomos redakcijos) 6 straipsniu eismo institucijai, atsakingai už konkretų kelią, suteikiami įgaliojimai leisti konkrečiu keliu (ar jo dalimi) važiuoti tik tam tikros rūšies transporto priemonėms; tame straipsnyje nustatyta:

„1. Didžiojo Londono kelio eismo institucija pagal šį straipsnį gali priimti potvarkį dėl transporto priemonių ir kitų eismo dalyvių (įskaitant pėsčiuosius) eismo kontrolės arba reguliavimo. Visų pirma galima priimti nuostatas:

- a) siekiant vieno iš šio įstatymo 1 priede nurodytų tikslų ar bet kuriuo kitu jame paminėtu klausimu ir
- b) siekiant visų kitų tikslų, išvardytų šio įstatymo 1 straipsnio 1 dalies a–g punktuose.

2. Dėl kelio, dėl kurio kompetentinga kelių eismo institucija yra *Secretary of State* [ministras], teisė priimti potvarkį, kaip jis suprantamas pagal šį straipsnį, *Secretary of State* sutikimu taip pat gali įgyvendinti eismo srityje kompetentinga vietos institucija.

3. Pagal šį straipsnį gali būti priimtas bet koks potvarkis, taikomas:

- a) visai vietos valdžios institucijos teritorijai arba konkrečioms jos dalims, vietoms, gatvėms arba jų dalims;
- b) visą dieną arba konkrečiais laikotarpiais;
- c) tik ypatingomis progomis arba tik ypatingu laiku;
- d) bet kokios rūšies eismui;
- e) taikant potvarkyje nurodytas arba jame numatyta tvarka nustatytas išimtis.“

- 14 Tarp 1984 m. įstatymo 1 priedo 3 straipsnyje nurodytų tikslų yra tikslas „reguluoti santykinę įvairaus greičio ar įvairių rūšių eismo dalyvių padėtį kelyje“. Tarp 1984 m. įstatymo 1 straipsnio 1 dalyje paminėtų tikslų yra tikslas „išvengti pavojaus asmenims ar kitiems eismo dalyviams, kurie naudojami šiuo [Didžiojo Londono] keliu ar bet kuriuo kitu keliu, arba užkirsti kelią tokio pavojaus atsiradimo tikimybei“ ir tikslas „padėti šiuo keliu ar bet kuriuo kitu keliu judėti bet kurios rūšies eismo dalyviams (įskaitant pėsčiuosius)“.
- 15 Pagal 1984 m. įstatymo 6 straipsnį įvairioms Londono apskrities savivaldybėms ir *TfL* leidžiama žymėti autobusų juostas tuose keliuose, dėl kurių joms priskirta kompetencija eismo srityje.
- 16 Įgyvendindama minėtame 6 straipsnyje numatytus įgaliojimus, *TfL* įvairiuose GLA keliuose sužymėjo autobusų juostas. Be to, ji yra patvirtinusi politiką, pagal kurią Londono taksi leidžiama važiuoti *TfL* administruojamomis autobusų juostomis tomis valandomis, kai galioja važiavimo šiomis juostomis apribojimai, tačiau licencijuotiems PHV tai daryti draudžiama. Vis dėlto PHV leidžiama įvažiuoti į autobusų juostas, kad išlaipintų ar išlaipintų keleivius. Ši politika buvo taikoma bent nuo 2000 m.
- 17 Remdamosi *TfL* autobusų juostų politika dauguma Londono apskrities savivaldybių taip pat patvirtino politiką, pagal kurią Londono taksi leidžiama važiuoti jų administruojamomis autobusų juostomis tomis valandomis, kai taikomi apribojimai, tačiau PHV tai daryti draudžiama. Tai pirmiausia pasakytina apie *Southampton Row* autobusų juostą, valdomą *London Borough of Camden* (Londono apskrities Kamdeno savivaldybės).

Sankcijos

- 18 Kompetentingų eismo institucijų įgaliojimai įteikti baudos pranešimus už potvarkių, priimtų pagal 1984 m. įstatymo 6 straipsnį, pažeidimus įtvirtinti 1996 m. Londono vietos valdžios institucijų įstatymo (*London Local Authorities Act 1996*) 4 straipsnyje:

„1. Tais atvejais, kai

- a) bet kurio GLA kelio arba GLA šalutinio kelio atžvilgiu [*TfL*] <...>

remdamasi naudojant nustatytą įrenginį gauta informacija, turi priežastį manyti, kad <...> transporto priemonės savininkas už minėtą transporto priemonę turi sumokėti baudą <...>, [*TfL*] asmeniui, kurį ji laiko transporto priemonės savininku, gali įteikti baudos pranešimą.

2. <...> baudą už transporto priemonę moka jos savininkas, jeigu už transporto priemonę atsakingas asmuo pažeidžia pagal [1984 m. įstatymo] 6 arba 9 straipsnius priimtą potvarkį arba pagal šio įstatymo 12 straipsnį priimtas taisykles, jei šiose taisyklėse nustatyta taisyklė, jog visą arba ne visą važiuojamąjį kelio dalį numatyta skirti autobusų juostai, ir numatyta už pažeidimą mokėtina bauda,

a) jeigu pažeidimas padaromas GLA kelio arba GLA šalutinio kelio atžvilgiu, bauda turi būti sumokėta [*TfL*] <...>“

19 Pagal 1984 m. įstatymo 6 straipsnį priimtus potvarkius taip pat gali įgyvendinti policija, nes 1984 m. įstatymo 8 straipsnio 1 dalyje numatyta, kad pagal tą 6 straipsnį priimto potvarkio pažeidimas arba nesilaikymas yra baudžiamasis pažeidimas. Tačiau iš tikrųjų dauguma tokių potvarkių pažeidimų sureguliuojami ne baudžiamosios procedūros tvarka eismo srityje kompetentingoms institucijoms išrašant baudos pranešimus.

Pagrindinė byla ir prejudiciniai klausimai

20 *Eventech* yra *Addison Lee plc* (toliau – *Addison Lee*) visiškai priklausanti dukterinė bendrovė, o *Addison Lee* Didžiąjame Londone valdo PHV parką. *Eventech* yra registruota visų *Addison Lee* PHV automobilių, kuriuos *Addison Lee* pagal sutartį nuomoja savarankiškai dirbantiems vairuotojams, savininkė.

21 *Eventech* pažymi, kad pagrindinėje byloje ji pateikė įrodymų, t. y. kelis Londono taksi operatorių reklaminius skelbimus, kuriuose nurodyti pranašumai užsisakant taksi, o ne PHV, nes pirmiesiems leidžiama važiuoti autobusų juostomis eismo piko valandomis. Jos manymu, šie įrodymai neginčijami, ir dėl to *TfL* sutinka, kad jos autobusų juostų politika taksi operatoriams suteikia ekonominį pranašumą, kurį suteikė valstybė.

22 *TfL* nurodo, kad *Addison Lee* prezidentas savo vairuotojams išsiuntė pranešimą, informuodamas, kad jie gali važiuoti Londono autobusų juostomis, kuriomis leidžiama važiuoti Londono taksi, ir pažadėjo kompensuoti jiems kiekvieną baudą ar bet kurią kitą šiuo pagrindu skirtą sankciją. Šiuo klausimu jam kaip laikinoji apsaugos priemonė buvo skirtas nurodymas nutraukti baudžiamąjį pažeidimą.

23 *Eventech* pažymėjo, kad per 16 mėnesių, t. y. nuo 2011 m. liepos mėn. pabaigos iki 2012 m. gruodžio pradžios, *TfL* ir įvairių Londono apskrities savivaldybių tarybos jai už važiavimą Londono autobusų juostomis skyrė baudų, kurių bendra suma viršijo 180 000 svarų sterlingų (GBP), maždaug 215 166 eurų.

24 Šiuo atveju Londono apskrities Kamdeno savivaldybė *Eventech* įteikė du baudos pranešimus už tai, kad atitinkamai 2010 m. spalio 6 ir 13 d. du *Addison Lee* PHV vairuotojai centriniame Londone važiuojo *Southampton Row* autobusų juosta. *Eventech* nesutiko su šiais kaltinimais ir pateikė skundą *Parking Adjudicator*. Šis skundas buvo atmestas 2011 m. rugpjūčio 16 d. sprendimu.

25 2012 m. liepos 13 d. *High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court)* atmetė *Eventech* ieškinį dėl to sprendimo. *Eventech* gavo leidimą apskusti *High Court* sprendimą; paskui, 2013 m. balandžio 23 ir 24 d., *Court of Appeal* išnagrino bylą.

26 *Eventech* pirmiausia teigia, kad autobusų juostų politika yra valstybės pagalba Londono taksi valdytojams, apie kurią nepranešta, pažeidžiant SESV 108 straipsnio 3 dalį kartu su SESV 107 straipsnio 1 dalimi.

27 Šiuo klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas mano, jog neginčijama, kad dėl minėtos politikos Londono taksi suteikiamas ekonominis pranašumas, kad ji priskirtina valstybei ir kad dėl jos gali būti iškreipiama Londono taksi ir PHV tarpusavio konkurencija, nes pagal ją tais keliais,

kuriems ši politika taikoma, Londono taksi leidžiama vykti greičiau nei PHV, taip suteikiant (visų pirma) Londono taksi konkurencinį pranašumą pritraukti galimus klientus. Tačiau, šio teismo manymu, tai nereiškia, kad yra įvykdytos kitos valstybės pagalbos sąlygos.

- 28 Iš tiesų *TfL* tvirtina, kad dėl autobusų juostų politikos Londono taksi turimas ekonominis pranašumas nėra teikiamas „iš valstybinių išteklių“, nes ji tiesiog neturi jokio poveikio valstybės ištekliams. Ši politika taip pat nėra atranki, nes Londono taksi ir PHV teisinė ar faktinė padėtis nėra panaši, atsižvelgiant į tokia politika siekiamą tikslą. Bet kuriuo atveju diferencinis politikos poveikis yra pateisinamas sistemos pobūdžiu ir bendra struktūra. Pagaliau minėta politika negali paveikti prekybos tarp valstybių narių, nes tai yra vietos priemonė, taikoma tik Londone.
- 29 *Eventech*, priešingai, teigia, kad nagrinėjamas ekonominis pranašumas suteikiamas iš valstybės išteklių, nes, pirma, Londono taksi suteikiama lengvatinė prieiga prie valstybės turto ir, antra, dėl autobusų juostų politikos šie taksi atleidžiami nuo pareigos mokėti baudas ir kitų sankcijų, kurios taikomos už važiavimą šiomis juostomis. Ši politika yra akivaizdžiai atranki, nes ja Londono taksi suteikiamas pranašumas, palyginti su jų konkurentais, pavyzdžiui, PHV. Galiausiai ši politika susijusi su sektoriumi, kuriame gali veikti bet kurios valstybės narės įmonės, neatmetant galimo poveikio valstybių narių tarpusavio prekybai.
- 30 Tokiomis aplinkybėmis *Court of Appeal (England & Wales) (Civil Division)* nutarė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šiuos prejudicinius klausimus:
- „1. Jeigu viešajame kelyje autobusų juosta jos apribojimų galiojimo valandomis leidžiama važiuoti Londono taksi, tačiau to neleidžiama daryti [PHV], ar šios bylos aplinkybėmis tai susiję su „valstybės išteklių“ naudojimu pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį?
 2. a) Norint nustatyti, ar leidimas Londono taksi viešajame kelyje autobusų juostos apribojimų galiojimo valandomis važiuoti šia autobusų juosta ir neleidimas to daryti PHV pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį reiškia atrankumą, koku atitinkamu tikslu remiantis reikėtų vertinti, ar Londono taksi ir PHV teisinė ir faktinė padėtis yra panaši?
b) Jeigu galima įrodyti, kad siekiant antrojo klausimo a punkte nurodyto atitinkamo tikslo bent iš dalies sukuriami saugi ir efektyvi transporto sistema ir kad esama saugumo ir (arba) efektyvumo motyvų, dėl kurių leidimas Londono taksi važiuoti autobusų juostomis yra pateisinamas ir kurie vienodai netaikomi PHV, ar galima teigti, kad pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį priemonė nėra atranki?
c) Ar atsakant į antrojo klausimo b punktą reikia atsižvelgti į aplinkybę, ar valstybė narė, kuri remiasi šiuo pateisinimu, yra įrodžiusi dar ir tai, kad palankus Londono taksi vertinimas, palyginti su PHV, yra proporcingas ir neapima daugiau, nei būtina?
 3. Ar tai, kad viešajame kelyje važiuoti autobusų juosta jos apribojimų galiojimo valandomis leidžiama Londono taksi, tačiau neleidžiama PHV, pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį gali paveikti valstybių narių tarpusavio prekybą esant tokioms aplinkybėms, kai nagrinėjamas kelias yra centriniame Londone ir nė vienos valstybės narės piliečiams nedraudžiama nuosavybės teise turėti ar vairuoti Londono taksi ar PHV?“

Dėl prejudicinių klausimų

Dėl pirmojo ir antrojo klausimų

- 31 Savo pirmuoju ir antruoju klausimais, kuriuos reikia nagrinėti kartu, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės klausia, ar tai, kad siekiant sukurti patikimą ir veiksmingą transporto sistemą Londono taksi leidžiama važiuoti autobusų eismui skirtomis juostomis valandomis, kai galioja važiavimo šiomis juostomis apribojimai, tačiau PHV tai draudžiama daryti, išskyrus juos iš anksto užsisakiusių keleivių įlaipinimą ir išlaipinimą, reiškia valstybės išteklių naudojimą ir suteikia šioms taksi atrankinį ekonominį pranašumą, kaip jis suprantamas pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį. Jis taip pat nori išsiaiškinti, ar, siekiant atsakyti į šį klausimą, reikia išnagrinėti, ar minėta priemonė yra proporcinga ir neviršija to, kas būtina.
- 32 Pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, „[išskyrus] Sutartyse numatytas nukrypti leidžiančias nuostatas, valstybės narės arba iš valstybės išteklių bet kokia forma suteikta pagalba, kuri, palaikydama tam tikras įmones arba tam tikrų prekių gamybą, iškraipo arba gali iškraipyti konkurenciją, yra nesuderinama su bendrąja rinka, kai ji daro įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai“.
- 33 Kalbant apie sąlygą, susijusią su valstybės išteklių naudojimu, primintina, kad pagalbos sąvoka gali apimti ne tik tokias pozityvias išmokas, kaip subsidijos, bet ir paramą, kuri, būdama įvairių formų, sumažina paprastai įmonei tenkančią finansinę naštą ir kuri, nebūdama subsidija siaurąja sąvokos prasme, yra tokio paties pobūdžio ir turi tokį pat poveikį (Sprendimo *Frucona Košice / Komisija*, C-73/11 P, EU:C:2013:32, 69 punktą ir jame nurodyta teismo praktika).
- 34 Todėl norint konstatuoti valstybės pagalbą reikia įrodyti, kad yra pakankamai tiesioginis ryšys tarp, pirma, gavėjui suteikto pranašumo ir, antra, valstybės biudžeto sumažėjimo arba pakankamai konkrečios jam tenkančios ekonominės naštos rizikos (šiuo klausimu žr. Sprendimo *Bouygues ir Bouygues Télécom / Komisija ir kt. ir Komisija / France ir kt.*, C-399/10 P ir C-401/10 P, EU:C:2013:175, 109 punktą).
- 35 Šioje byloje iš Teisingumo Teismo turimos bylos medžiagos matyti, kad prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas klausia, ar pagrįsti yra jam *Eventech* pateikti argumentai, kurie buvo pakartoti Teisingumo Teisme, pagal kuriuos autobusų juostų politika apima finansinę naštą, atsirandančią dėl, pirma, Londono taksi suteiktos lengvatinės prieigos prie valstybės infrastruktūros, t. y. autobusų juostų Londone, už kurios naudojimą iš šių taksi neimama jokia rinkliava, ir, antra, atleidimo nuo baudų, kurios turėtų būti taikomos už važiavimą minėtomis autobusų juostomis.
- 36 Kiek tai susiję su antruoju iš ankstesniame punkte nurodytų argumentų, kurių reikia išnagrinėti pirmiausia, visų pirma pažymėtina, kad kiekvienoje teisės sistemoje teisės subjektams už veiksmus, kurie joje apibrėžti kaip teisėti, sankcijos neskiriamos.
- 37 Pagrindinėje byloje neginčijama, kad Londono taksi gali važiuoti autobusų eismui skirtomis juostomis Londone ir už tai jiems neskiriama bauda, nes jiems, remiantis autobusų juostų politika, buvo išduotas leidimas naudotis šiomis juostomis tomis valandomis, kai galioja važiavimo šiomis juostomis apribojimai.
- 38 Kalbant apie tai, kad *Eventech* savo argumentus grindžia tuo, kad faktinės ir teisinės šios bylos aplinkybės ir bylos, kurioje buvo priimtas Sprendimas *Komisija / Nyderlandai* (C-279/08 P, EU:C:2011:551), aplinkybės tariamai panašios, konstatuotina, kad tos bylos aplinkybės skiriasi nuo pagrindinėje byloje susiklosčiusių aplinkybių.

- 39 Iš tiesų, Sprendimo *Komisija / Nyderlandai* (EU:C:2011:551) 106 punkte Teisingumo Teismas konstatavo, kad dėl nagrinėjamos priemonės viešajai valdžiai gali tekti papildoma našta, visų pirma atleidimo nuo pareigos mokėti baudas ar kitų piniginių sankcijų forma, nes Nyderlandų Karalystė įmonėms, kurioms skirta nagrinėjama priemonė, suteikė galimybę nusipirkti emisijos leidimų siekiant išvengti baudos, kuri, nesant tokios galimybės, turėtų būti sumokėta, nes šios įmonės viršijo teisės aktais nustatytas azoto oksidų emisijos ribas.
- 40 Kita vertus, pagrindinėje byloje neginčijama, kad kiekvienas naudojimas autobusų juostomis be leidimo yra pažeidimas, už kurį taikoma bauda, ir kompetentingos valdžios institucijos nenustatė jokių priemonių, kurios leistų išvengti tokios baudos sumokėjimo. Be to, iš šio sprendimo 37 punkte padarytos išvados matyti, kad tai, jog Londono taksi gali važiuoti šiomis autobusų juostomis ir jiems neskiriama jokia bauda, reiškia ne tai, jog valdžios institucijos atsisako skirti baudas, bet tai, kad taksi buvo išduotas leidimas naudotis šiomis autobusų juostomis.
- 41 Taigi tai, kad Londono taksi neprivalo mokėti baudų, nes joms leista naudotis autobusų juostomis, nereiškia, kad valstybė patiria papildomą našta ir dėl to gali būti naudojami valstybės ištekliai.
- 42 Kalbant apie *Eventech* pirmąjį argumentą, susijusį su lengvatine prieiga prie valstybės finansuojamos transporto infrastruktūros, dėl kurios naudojimo iš Londono taksi neimama jokia rinkliava, tiesa, kaip pažymi ši įmonė, kad Teisingumo Teismas nusprendė, jog ekonomiškai eksploatuojamos infrastruktūros statybos finansavimas, kai valdžios institucijos, kaip akcininkės, padaro kapitalo įnašą, gali reikšti valstybės pagalbos teikimą (šiuo klausimu žr. Sprendimo *Mitteldeutsche Flughafen ir Flughafen Leipzig-Halle / Komisija*, C-288/11 P, EU:C:2012:821, 43 ir 44 punktus).
- 43 Tačiau pagrindinėje byloje, pirma, neginčijama, kad nagrinėjamų kelių ir konkrečiai jiems priklausančių autobusų juostų valdžios institucijos paprastai ekonomiškai neeksploatuoja. Iš tikrųjų, kaip Teisingumo Teismo posėdyje patvirtino tiek *Eventech*, tiek *TfL*, šie keliai ir šios juostos naudojami nemokamai.
- 44 Darytina išvada, kad valdžios institucijos nustatydamos autobusų juostų politiką neatsisako pajamų, kurių gautų jos nesant.
- 45 Antra, primintina, kad pagrindinėje byloje nagrinėjama priemonė susijusi ne su pačiu autobusų juostų statybos finansavimu, bet su lengvatine teise jomis naudotis. Svarbu pridurti, kad iš Teisingumo Teismo turimos bylos medžiagos vienareikšmiškai matyti, kad šios juostos buvo įrengtos ne konkrečiai įmonei ir ne konkrečiai įmonių kategorijai, kaip antai Londono taksi, ir net ne autobusų transporto paslaugų teikėjams, – jiems jos nebuvo skirtos ir po įrengimo, – šios juostos buvo įrengtos kaip Londono kelių tinklo sudedamoji dalis ir pirmiausia siekiant sudaryti tinkamesnes viešojo autobusų transporto sąlygas, neatsižvelgiant į tai, ar šią viešąją paslaugą teikė viešasis, ar privatus sektorius.
- 46 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, *Eventech* argumentuose nurodytas klausimas, kaip jis apibūdintas šio sprendimo 35 punkte, yra, kaip generalinis advokatas pažymėjo savo išvados 24 punkte, toks: ar esant tokioms aplinkybėms, kokios susiklostė pagrindinėje byloje, kompetentingos valdžios institucijos privalo, remdamosi SESV 107 straipsnio 1 dalimi, iš naudotojų, kuriems suteikta lengvatinės prieigos prie viešosios infrastruktūros teisė, rinkti šios teisės ekonominę vertę atitinkantį mokesťį.
- 47 Taigi pažymėtina, kad šis klausimas nėra susijęs su valstybės išteklių naudojimo kriterijumi; juo siekiama išsiaiškinti, ar autobusų juostų politika, kuria *TfL* siekė nacionaliniuose aktuose nustatyti tikslo – užtikrinti patikimą ir veiksmingą transporto sistemą, – turi būti laikoma kaip suteikianti jos adresatams ekonominį pranašumą, kaip jis suprantamas pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, kuriam taikoma Sąjungos teisė valstybės pagalbos srityje ir kurio teikiamą ekonominę vertę šie gavėjai turi atlyginti.

- 48 Šiuo klausimu, kaip teigia Europos Komisija ir ELPA priežiūros institucija, reikia daryti išvadą, kad kai valstybė, siekdama įgyvendinti šios valstybės teisės aktuose numatytą tikslą, suteikia viešosios infrastruktūros, kurios valdžios institucijos ekonomiškai neeksploatuoja, naudotojams teisę į lengvatinę prieigą prie jos, ji nebūtinai suteikia ekonominį pranašumą, kaip jis suprantamas pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.
- 49 Be to, pažymėtina, kad siekiamo tikslo identifikavimas iš esmės susijęs su vienintele nacionalinių kompetentingų valdžios institucijų prerogatyva ir kad jos, siekdamos įgyvendinti teisės aktuose nustatytą tikslą, turi diskreciją, susijusią tiek su būtinybe atsisakyti potencialių pajamų, tiek su atitinkamų skyrimo kriterijų identifikavimu, tačiau jie turi būti iš anksto ir skaidriai nustatyti ir nebūti diskriminaciniai.
- 50 Pagrindinėje byloje neginčijama, kad teisė gauti lengvatinę prieigą yra susijusi su leidimu naudotis autobusų juostomis, kad ši teisė turi ekonominę vertę, kad ją suteikė institucija, kuri yra kompetentinga eismo srityje, kad iš eismo srityje taikomų teisės aktų aišku, jog nagrinėjamuose teisės aktuose įtvirtintas tikslas yra užtikrinti patikimą ir veiksmingą transporto sistemą, kad nei atitinkamas kelių tinklas, nei autobusų juostos nėra ekonomiškai eksploatuojami, kad skyrimo kriterijus yra taksi paslaugų Londone teikimas, kad šis kriterijus yra iš anksto skaidriai nustatytas ir, galiausiai, kad visi tokių paslaugų teikėjai vertinami vienodai.
- 51 Dėl ryšio tarp reguliavimo tikslo užtikrinti patikimą ir veiksmingą transporto sistemą ir atsisakymo, remiantis autobusų juostų politika, gauti potencialių pajamų buvimo, kaip teisingai pažymėjo generalinis advokatas savo išvados 30 punkte, negalima atmesti, jog rinkimas iš Londono taksi rinkliavos, kuri yra teisė naudotis autobusų juostomis atitinkančios ekonominės vertės išraiška, , galėtų bent iš dalies sukliudyti įgyvendinti šį tikslą, nes ji galėtų atgrasyti dalį Londono taksi važiuoti minėtomis juostomis.
- 52 Be to, atsižvelgiant į šio sprendimo 4–11 punktuose apibūdintas Londono taksi charakteristikas, kompetentingos nacionalinės valdžios institucijos pagrįstai galėjo manyti, kad teisė šiems taksi važiuoti minėtomis autobusų juostomis gali padidinti Londono kelių transporto sistemos veiksmingumą ir kad nagrinėjamos teisės suteikimo kriterijus – taksi paslaugų Londone teikimas – gali leisti įgyvendinti minėtą tikslą.
- 53 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta pirma, dar reikia patikrinti, ar kompetentingos institucijos nustatytas prieigos suteikimo kriterijus atitinkamiems ūkio subjektams taikomas nediskriminuojant. Kaip pažymėjo generalinis advokatas savo išvados 35 punkte, šis tyrimas iš esmės sutampa su tyrimu, kuriuo buvo siekta išsiaiškinti, ar įgyvendinant autobusų juostų politiką Londono taksi suteikiamas atrankinis ekonominis pranašumas. Todėl šį klausimą reikia išnagrinėti atliekant tyrimą dėl tokio pranašumo buvimo.
- 54 Šiuo klausimu reikia priminti, kad SESV 107 straipsnio 1 dalimi draudžiama pagalba, kuria „palaikomos tam tikros įmonės arba tam tikrų prekių gamyba“, t. y. atrankinio pobūdžio pagalba (Sprendimo *Mediaset / Komisija*, C-403/10 P, EU:C:2011:533, 36 punktas).
- 55 Šiuo klausimu iš nusistovėjusios Teisingumo Teismo praktikos matyti, kad pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį reikalaujama nustatyti, ar pagal konkrečią teisinę sistemą dėl nacionalinės priemonės „tam tikros įmonės ar prekės“ gali būti palaikomos labiau nei kitos, kurių, atsižvelgiant į minėtą sistemą siekiamus tikslus, faktinė ir teisinė padėtis yra panaši (Sprendimo *Mediaset / Komisija*, EU:C:2011:533, 36 punktas).
- 56 Savo antrojo klausimo antra dalimi prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, siekdamas nustatyti, ar suteiktas pranašumas gali būti atrankinis Teisingumo Teismo iš esmės prašo įvertinti, ar dėl nagrinėjamos priemonės nustatomi skirtumai tarp ūkio subjektų, kurie, atsižvelgiant į siekiamą tikslą, yra panašioje faktinėje ir teisinėje padėtyje.

- 57 Šiuo klausimu pažymėtina, kad atitinkamos Londono taksi ir PHV situacijos identifikavimas ir galimas jų padėties palyginamumo vertinimas yra klausimas, priklausantis prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo kompetencijai – tik šis teismas turi visus svarbius faktinius ir teisinius įrodymus.
- 58 Tačiau remdamasis šios bylos medžiagoje esančiais įrodymais Teisingumo Teismas gali prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui pateikti gaires, kurios gali būti naudingos pastarajam teismui atliekant privalomą vertinimą.
- 59 Šiuo tikslu pažymėtina, pirma, kad Londono taksi ir PHV faktinės ir teisinės padėties identifikavimo negalima apriboti padėtimi, susiklosčiusia rinkos segmente, kuriame šios dvi keleivių vežėjų kategorijos tiesiogiai konkuruoja, t. y. išankstinio kelionės užsakymo segmente. Iš tiesų, negalima rimtai abejojti, kad visos Londono taksi ir PHV kelionės gali padaryti poveikį transporto sistemos, apimančios visus Londono kelius, patikimumui ir veiksmingumui.
- 60 Be to, reikia atsižvelgti į tai, kad, turint omenyje Londono taksi teisinį statusą, tik jis gali teikti savo paslaugas, jam taikoma „paklusnumo“ taisyklė, jis turi būti atpažįstamas, jis turi galėti vežti asmenis, kurie naudojami invalidų vežimėliams, o jo vairuotojai kvitus už savo paslaugas turi išduoti naudodamiesi taksometru ir turi ypač gerai žinoti Londono miestą.
- 61 Darytina išvada, kad Londono taksi ir PHV faktinė ir teisinė padėtis yra gana skirtinga, todėl galima daryti išvadą, jog ji nėra panaši, taigi dėl autobusų juostų politikos Londono taksi nesuteikiamas atrankinis ekonominis pranašumas.
- 62 Šiomis aplinkybėmis nereikia atsakyti į antrojo klausimo trečią dalį.
- 63 Atsižvelgiant į visa tai, kas išdėstyta, į pirmąjį ir antrąjį klausimus reikia atsakyti: neatrodo, jog tai, kad, siekiant sukurti patikimą ir veiksmingą transporto sistemą, Londono taksi leidžiama važiuoti autobusų eismui skirtomis juostomis tomis valandomis, kai galioja važiavimo šiomis juostomis apribojimai, tačiau PHV tai draudžiama daryti, išskyrus juos iš anksto užsisakiusių keleivių įlaipinimą ar išlaipinimą, gali reikšti, kad naudojami valstybės išteklių ar kad šiems taksi suteikiamas atrankinis ekonominis pranašumas, kaip jis suprantamas pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, tačiau tai turi patikrinti prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas.

Dėl trečiojo klausimo

- 64 Savo trečiuoju klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės klausia, ar tai, kad Londono taksi leidžiama važiuoti Londono autobusų eismui skirtomis juostomis tomis valandomis, kai galioja važiavimo šiomis juostomis apribojimai, tačiau PHV tai draudžiama daryti, išskyrus juos iš anksto užsisakiusių keleivių įlaipinimą ar išlaipinimą, gali daryti įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai, kaip tai suprantama pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.
- 65 Šiuo klausimu primintina, kad pagal nusistovėjusią Teisingumo Teismo praktiką, siekiant nacionalinę priemonę kvalifikuoti kaip valstybės pagalbą, neprivaloma konstatuoti, kad ši pagalba turėjo realią įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai ar kad realiai iškraipė konkurenciją; reikia tik išsiaiškinti, ar tokia pagalba gali daryti poveikį šiai prekybai ir iškraipyti konkurenciją (Sprendimo *Libert ir kt.*, C-197/11 ir C-203/11, EU:C:2013:288, 76 punktą ir jame nurodyta teismo praktiką).
- 66 Konkrečiai kalbant, kai valstybės narės suteikta pagalba sustiprina tam tikrų įmonių padėtį, palyginti su kitomis Bendrijos vidaus prekyboje konkuruojančiomis įmonėmis, manytina, kad pagalba turėjo įtakos šiai prekybai (šiuo klausimu žr. Sprendimo *Libert ir kt.*, EU:C:2013:288, 77 punktą ir jame nurodytą teismo praktiką).

- 67 Šiuo aspektu nebūtina, kad įmonės pagalbos gavėjos pačios dalyvautų Bendrijos vidaus prekyboje. Kai valstybė narė įmonėms suteikia pagalbą, veiklos mastai valstybės viduje gali būti išlaikyti arba išaugti, ir dėl to kitose valstybėse narėse įsteigtų įmonių galimybė patekti į šios valstybės narės rinką gali sumažėti (šiuo klausimu žr. Sprendimo *Libert ir kt.*, EU:C:2013:288, 78 punktą ir jame nurodytą teismo praktiką).
- 68 Be to, pagal Teisingumo Teismo praktiką nėra ribos ar procentinio dydžio, į kurią atsižvelgiant galima teigti, kad nedaroma įtaka valstybių narių tarpusavio prekybai. Vien tai, kad gaunamos valstybės pagalbos dydis yra santykinai mažas arba įmonė, gaunanti paramą, yra nedidelė, nereiškia, kad negali būti daroma įtaka valstybių narių tarpusavio prekybai (Sprendimo *Altmark Trans ir Regierungspräsidium Magdeburg*, C-280/00, EU:C:2003:415, 81 punktas).
- 69 Taigi sąlyga, kad pagalba turi galėti daryti įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai, nepriklauso nei nuo vietinio ar regioninio teikiamų transporto paslaugų pobūdžio, nei nuo susijusios veiklos srities masto (Sprendimo *Altmark Trans ir Regierungspräsidium Magdeburg*, EU:C:2003:415, 82 punktas).
- 70 Visų pirma pažymėtina, kad pagrindinėje byloje negalima atmesti galimybės, jog autobusų juostų politika PHV paslaugų teikimą Londone daro mažiau patrauklų, todėl kitose valstybėse narėse įsteigtos įmonės turi mažiau galimybių patekti į šią rinką; tai turi patikrinti prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas.
- 71 Darytina išvada, kad į trečiąjį klausimą reikia atsakyti: negalima atmesti, jog tai, kad Londono taksi leidžiama važiuoti autobusų eismui skirtomis juostomis tomis valandomis, kai galioja važiavimo šiomis juostomis apribojimai, tačiau PHV tai draudžiama daryti, išskyrus juos iš anksto užsisakiusių keleivių įlaipinimą ar išlaipinimą, gali paveikti valstybių narių tarpusavio prekybą, kaip tai suprantama pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, o tai turi patikrinti prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

- 72 Kadangi šis procesas pagrindinės bylos šalims yra vienas iš etapų prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusių teismo nagrinėjamoje byloje, bylinėjimosi išlaidų klausimą turi spręsti šis teismas. Išlaidos, susijusios su pastabų pateikimu Teisingumo Teismui, išskyrus tas, kurias patyrė minėtos šalys, nėra atlygintinos.

Remdamasis šiais motyvais, Teisingumo Teismas (antroji kolegija) nusprendžia:

- 1. Neatrodo, jog tai, kad, siekiant sukurti patikimą ir veiksmingą transporto sistemą, Londono taksi leidžiama važiuoti autobusų eismui skirtomis juostomis tomis valandomis, kai galioja važiavimo šiomis juostomis apribojimai, tačiau su vairuotoju nuomojamiems automobiliams tai draudžiama daryti, išskyrus juos iš anksto užsisakiusių keleivių įlaipinimą ar išlaipinimą, gali reikšti, kad naudojami valstybės išteklių ar kad šiems taksi suteikiamas atrankinis ekonominis pranašumas, kaip jis suprantamas pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, tačiau tai turi patikrinti prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas.**
- 2. Negalima atmesti, jog tai, kad Londono taksi leidžiama važiuoti autobusų eismui skirtomis juostomis tomis valandomis, kai galioja važiavimo šiomis juostomis apribojimai, tačiau su vairuotoju nuomojamiems automobiliams tai draudžiama daryti, išskyrus juos iš anksto užsisakiusių keleivių įlaipinimą ar išlaipinimą, gali paveikti valstybių narių tarpusavio prekybą, kaip tai suprantama pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, o tai turi patikrinti prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas.**

Parašai.