

TEISINGUMO TEISMO (trečioji kolegija) SPRENDIMAS

2010 m. gruodžio 22 d.*

Byloje C-338/09

dėl *Unabhängiger Verwaltungssenat Wien* (Austrija) 2009 m. liepos 29 d. sprendimu, kurią Teisingumo Teismas gavo 2009 m. rugpjūčio 24 d., pagal EB 234 straipsnį pateikto prašymo priimti prejudicinį sprendimą byloje

Yellow Cab Verkehrsbetriebs GmbH

prieš

Landeshauptmann von Wien

TEISINGUMO TEISMAS (trečioji kolegija),

kuriį sudaro kolegijos pirmininkas K. Lenaerts, teisėjai D. Šváby, R. Silva de Lapuerta, E. Juhász (pranešėjas) ir T. von Danwitz,

* Proceso kalba: vokiečių.

generalinis advokatas P. Cruz Villalón,
kancleris A. Calot Escobar,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį,

išnagrinėjęs pastabas, pateiktas:

— *Yellow Cab Verkehrsbetriebs GmbH*, atstovaujamos *Rechtsanwalt W. Punz*,

— Austrijos vyriausybės, atstovaujamos C. Pesendorfer,

— Vokietijos vyriausybės, atstovaujamos M. Lumma ir J. Möller,

— Italijos vyriausybės, atstovaujamos G. Palmieri, padedamos *avvocato dello Stato*
P. Gentili,

— Europos Bendrijų Komisijos, atstovaujamos G. Braun, N. Yerrell ir I. Rogalski,

susipažinęs su 2010 m. rugsėjo 30 d. posėdyje pateikta generalinio advokato išvada,

priima šį

Sprendimą

- 1 Prašymas priimti prejudicinį sprendimą pateiktas dėl transporto sektoriuje taikomų atitinkamų Sąjungos nuostatų įsisteigimo laisvės, laisvo paslaugų teikimo ar konkurencijos srityje išaiškinimo.
- 2 Šis prašymas pateiktas nagrinėjant ginčą tarp Miunchene (Vokietija) įsteigtos *Yellow Cab Verkehrsbetriebs GmbH* (toliau – *Yellow Cab*) ir *Landeshauptmann von Wien* (Vienos federalinės žemės ministras pirmininkas) dėl to, kad buvo atmestas minėtos bendrovės prašymas suteikti leidimą vežti keleivius reguliariu autobuso maršrutu Vienos (Austrija) mieste.

Teisinis pagrindas

Sąjungos teisės aktai

- 3 Remdamasi EB 71 straipsnio 1 dalies a punktu, tapusiu SESV 91 straipsnio 1 dalies a punktu, kuriuo Taryba įgaliojama vadovaudamasi šioje nuostatoje nustatyta tvarka nustatyti bendras taisykles, taikomas tarptautiniam transportui, vykstančiam

į valstybės narės teritoriją ar iš jos arba vykstančiam per vienos ar keleto valstybių narių teritoriją, Taryba priėmė 1992 m. kovo 16 d. Reglamentą (EEB) Nr. 684/92 dėl bendrųjų tarptautinio keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais taisyklių (OL L 74, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 6 sk., 1 t., p. 306), iš dalies pakeistą 1997 m. gruodžio 11 d. Tarybos reglamentu (EB) Nr. 11/98 (OL L 4, 1998, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 6 sk., 3 t., p. 62, toliau – Reglamentas Nr. 684/92).

- 4 Reglamento Nr. 684/92 7 straipsnio „Leidimų išdavimo tvarka“ 4 dalyje numatyta:

„Leidimas neišduodamas, jei:

<...>

d) nustatoma, kad svarstoma paslauga tiesiogiai trikdytų teikiamas reguliarias paslaugas, kurioms leidimas jau išduotas, išskyrus atvejus, kai svarstomas reguliarias paslaugas teikia tik vienas vežėjas arba viena vežėjų grupė;

e) paaiškėja, kad paraiškoje nurodytomis paslaugomis siekiama tose susisiekimo linijose tik pelningiausių paslaugų;

<...>“

- 5 Remdamasi EB 71 straipsnio 1 dalies b punktu, tapusiu SESV 91 straipsnio 1 dalies b punktu, kuriuo Taryba įgaliojama nustatyti sąlygas, kuriomis vežėjai nerezidentai gali valstybėje narėje teikti transporto paslaugas, Taryba priėmė 1997 m. gruodžio 11 d. Reglamentą (EB) Nr. 12/98, nustatantį sąlygas, kuriomis vežėjai nerezidentai gali valstybėje narėje teikti vidaus keleivinio kelių transporto paslaugas (OL L 4, 1998, p. 10; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 3 t., p. 501). Šio reglamento 1 straipsnyje nustatyta:

„Visiems vežėjams, teikiantiems keleivinio kelių transporto paslaugas samdos pagrindais arba už atlygį ir turintiems <...> Reglamento (EEB) Nr. 684/92 <...> 3 a straipsnyje numatytą Bendrijos licenciją, leidžiama pagal šiame reglamente nustatytas sąlygas ir nediskriminuojant jų dėl pilietybės arba įsisteigimo vietos laikinai teikti vidaus keleivinio kelių transporto paslaugas samdos pagrindais arba už atlygį kitoje valstybėje narėje, toliau vadinamoje „priimančiąja valstybe nare“, nereikalaujant turėti toje valstybėje įregistruotą buveinę arba kitą įstaigą.

Tokios vidaus transporto paslaugos toliau vadinamos „kabotažinio transporto operacijomis“.

- 6 Šio reglamento 2 straipsnyje įtvirtinta:

„Šiame reglamente:

- 1) „Reguliarios paslaugos“ – tai paslaugos, kai keleiviai vežami nustatytais laiko tarpais nustatytais maršrutais, įlaipinant ir išlaipinant keleivius iš anksto numatytose sustojimo vietose. Reguliarios paslaugos yra teikiamos visiems, atitinkamais atvejais jas užsisakant iš anksto.

Tai, kad paslaugos teikimo sąlygos gali būti tikslinamos, netrukdo jos priskirti šiai paslaugų grupei;

- 2) „Specialios reguliarios paslaugos“ yra reguliarios paslaugos, kai vežami konkrečių kategorijų keleiviai, atsisakant kitų keleivių, nustatytais laiko tarpais nustatytais maršrutais, įlaipinant ir išlaipinant keleivius iš anksto numatytose sustojimo vietose.

Specialios reguliarios paslaugos – tai:

- a) darbuotojų vežimas iš namų į darbovietę ir atgal;
- b) moksleivių ir studentų vežimas į mokymo įstaigą ir atgal;
- c) kareivių ir jų šeimų vežimas iš namų į jų kareivinių vietas.

Tai, kad specialioji paslauga gali kisti pagal naudotojų poreikius, netrukdo jos priskirti reguliarių paslaugų kategorijai;

- 3) „Vienkartinės paslaugos“ yra paslaugos, kurios neatitinka reguliarių paslaugų, įskaitant specialiąsias reguliarias paslaugas, apibrėžimo ir kurioms visų pirma būdinga tai, kad yra vežamos grupės, surinktos vartotojo arba paties vežėjo

iniciatyva. Šios paslaugos nenustoja būti vienkartinėmis paslaugomis vien dėl to, kad jos yra teikiamos tam tikrais laiko tarpais;

<...>“

7 Pagal to paties reglamento 3 straipsnį:

„Kabotažinio transporto operacijos yra leidžiamos šioms paslaugoms:

- 1) specialioms reguliarioms paslaugoms su sąlyga, kad jos teikiamos pagal organizatoriaus ir vežėjo sudarytą sutartį;
- 2) vienkartinėms paslaugoms;
- 3) reguliarioms paslaugoms su sąlyga, kad jas teikia priimančiojoje valstybėje narėje vežėjas nerezidentas, teikiantis reguliarią tarptautinę paslaugą pagal Reglamentą (EEB) Nr. 684/92.

Kabotažinio transporto operacijos negali būti atliekamos atskirai nuo tokios tarptautinės paslaugos.

Miesto ir priemiestinės paslaugos nepatenka į šio punkto taikymo sritį.

„Miesto ir priemiestinės paslaugos“? [–] tai transporto paslaugos, tenkinančios miesto centro arba miestų telkinio reikmes ir transporto reikmes tarp jo ir apylinkių.“

8 Reglamentai Nr. 684/92 ir Nr. 12/98 nuo 2010 m. gruodžio 4 d. panaikinti 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 1073/2009 dėl bendrųjų patekimo į tarptautinę keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais rinką taisyklių, ir iš dalies keičiančiu Reglamentą (EB) Nr. 561/2006 (OL L 300, p. 88). Todėl reglamentai Nr. 684/92 ir Nr. 12/98 *ratione temporis* taikomi pagrindinės bylos aplinkybėms.

9 1969 m. birželio 26 d. Tarybos reglamento (EEB) Nr. 1191/69 dėl valstybių narių veiks-
mų, susijusių išsipareigojimais, neatskiriama nuo viešosios paslaugos geležinkelio,
kelių ir vidaus vandens transporto srityje sąvokos (OL L 156, p. 1; 2004 m. specialusis
leidimas lietuvių k., 7 sk., 1 t., p. 19), iš dalies pakeisto 1991 m. birželio 20 d. Tarybos
reglamentu (EEB) Nr. 1893/91 (OL L 169, p. 1, toliau – Reglamentas Nr. 1191/69),
kuris *ratione temporis* taikomas pagrindinės bylos aplinkybėms, 2 straipsnio 1 dalyje
pateiktas toks apibrėžimas:

„Su viešąja paslauga susiję išsipareigojimai reiškia tuos išsipareigojimus, kurių aptaria-
ma transporto įmonė, atsižvelgdama į savo komercinius interesus, neprisiimtų arba
neprisiimtų tokiu mastu ar tokiomis pačiomis sąlygomis.“

10 Nuo 2009 m. gruodžio 3 d. Reglamentas Nr. 1191/69 panaikintas 2007 m. spalio 23 d.
Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 1370/2007 dėl keleivinio gele-
žinkelių ir kelių transporto viešųjų paslaugų ir panaikinančiu Tarybos reglamentus
(EEB) Nr. 1191/69 ir (EEB) Nr. 1107/70 (OL L 315, p. 1). Šio reglamento 2 straipsnio

e punkte pateikta „viešųjų paslaugų įsipareigojimo“ sąvoka, kuri iš esmės atitinka sąvoką, pateiktą Reglamento Nr. 1191/69 2 straipsnyje.

Nacionalinės teisės aktai

- ¹¹ Austrijos keleivių vežimo reguliariu maršrutiniu autotransportu įstatymo (*Kraftfahrliniengesetz*, BGBl. I. 203/1999) redakcijoje, kuri taikoma pagrindinėje byloje (BGBl. I 153/2006, toliau – *KfLG*), 1 straipsnyje „Apibrėžimai, licencijų turinys ir apimtis“ nustatyta:

„1. Keleivių vežimas maršrutu yra keleivinio transporto įmonių vykdomas reguliarus asmenų vežimas autotransportu nustatytais maršrutais, įlaipinant ir išlaipinant keleivius iš anksto nustatytose sustojimo vietose. Nepaisant galimo išankstinio užsakymo reikalavimo, maršrutinis keleivių vežimas yra prieinamas visiems.

<...>

3. Vidaus ir tarptautiniam keleivių vežimui maršrutu pagal 1 dalį reikalinga koncesija. Tarptautiniam keleivių vežimui maršrutu, kai galutinė stotelė yra <...> valstybių narių, Europos ekonominės erdvės susitarimo šalių ar Šveicarijos teritorijoje, reikalingas koncesijai prilyginamas leidimas.“

- ¹² *KfLG* 2 straipsnyje „Pareiga pateikti prašymą suteikti koncesiją ir leidimą, prašymo suteikti koncesiją turinys“ numatyta, kad norėdamos gauti koncesiją arba leidimą

transporto įmonės privalo atsakingai valdžios institucijai tiesiogiai pateikti prašymą ir nurodyti šiame prašyme turinčią būti informaciją, visų pirma prašančiosios įmonės identifikacinius duomenis ir įsisteigimo vietą, informaciją apie jos patikimumą, techninius pajėgumus, finansinę padėtį, pageidaujamą maršrutą, pageidaujamą koncesijos trukmę, ateityje taikytinas vežimo kainas ir naudotiną transporto priemonių įrangą.

- 13 Šio įstatymo 3 straipsnio „Priežiūros institucijos“ 1 dalyje numatyta, kad už šio įstatymo 1 straipsnyje numatytos koncesijos suteikimą atsakingas *Landeshauptmann* (federalinės žemės ministras pirmininkas).
- 14 Minėto įstatymo 7 straipsnio „Licencijų suteikimo sąlygos ir atsisakymo suteikti pagrindai“ 1 dalyje įtvirtinta:

„Koncesija suteikiama, kai:

- 1) jos prašanti įmonė ar prireikus 10 straipsnio 5 dalyje numatytas subjektas yra patikimas ir tinkamai pasirengęs veiklai, taip pat yra atitinkamai finansiškai pajėgus;
- 2) jos prašantis fizinis asmuo turi Austrijos pilietybę, o įmonė (1 straipsnio 2 dalies 2 punktas) turi buveinę Austrijoje. Kitų <...> valstybių narių ar Europos ekonominės erdvės susitarimo šalių piliečiai bei šių valstybių įmonės, turinčios buveinę ar nuolatinį padalinį Austrijoje, prilyginami koncesijos prašantiems Austrijos subjektams;

- 3) vežimas maršrutu, kuriam prašoma koncesijos, tikslo ir ekonominiu požiūriu tenkina nagrinėjamo vežimo poreikius ir

- 4) koncesijos suteikimas neprieštarauja viešiesiems interesams. Šis atsisakymo suteikti licenciją pagrindas atsiranda, be kita ko, tuomet, kai

<...>

- b) vežimas maršrutu, kuriam vykdyti prašoma koncesijos, trukdytų transporto įmonėms, kurių vykdomų vežimų sritis (14 straipsnio 1–3 dalys) visiškai ar iš dalies apima koncesijos prašyme nurodytus maršrutus, vykdyti vežimo užduotis arba

- c) vežimas maršrutu, kuriam prašoma koncesijos, yra pažangesnis už visuomenės poreikius labiau atitinkantį transporto organizavimą, vykdomą transporto įmonių, kurių vykdomų vežimų sritis (14 straipsnio 4 dalis) visiškai ar iš dalies apima koncesijos prašyme nurodytus maršrutus, tačiau viena šių įmonių per priežiūros institucijos nustatytą pagrįstą ne ilgesnį kaip šešių mėnesių laikotarpį padaro būtinus transporto paslaugų pagerinimus.“

15 *KfIG* 14 straipsnis „Vežimų teritorija“ suformuluotas taip:

„1. 7 straipsnio 1 dalies 4 punkto b papunktyje numatyta vežimų teritorija laikoma tokia plačia, kad koncesijos prašyme nurodyti maršrutai gali trukdyti viešajam transportui, kuriam koncesija jau suteikta.

2. Trukdymas vykdyti vežimo užduotis yra tuomet, kai transporto įmonei iš esmės trukdoma vykdyti viešojo transporto veiklą, o taip atsitinka, kai jos pajamos iš maršruto, kurį trukdoma aptarnauti, sumažėja tiek, kad vežimo rentabilumas tampa abejotinas.

3. Jei transporto įmonė praneša, jog dėl to, kad buvo suteikta nauja licencija arba pakeistas koncesijoje nurodytas maršrutas, jos pajamos sumažėjo tiek, kad vežimo rentabilumas tampa abejotinas, ji turi pateikti priežiūros institucijai informaciją, iš dalies žinomą tik jai vienai, kuria remdamasi minėta institucija galėtų įvertinti pajamų sumažėjimo pasekmes atitinkamo maršruto rentabilumui.

4. 7 straipsnio 1 dalies 4 punkto c papunktyje numatyta vežimų sritis yra sritis, kurioje jau esantys vežimo maršrutai tenkina vežimo poreikius“.

Pagrindinė byla ir prejudiciniai klausimai

¹⁶ 2008 m. sausio 25 d., remdamasi *KfllG*, *Yellow Cab* pateikė *Landeshauptmann von Wien* prašymą suteikti leidimą vežti keleivius tam tikru maršrutu Vienos miesto teritorijoje.

¹⁷ Beveik visu šiuo maršrutu keleivius pagal 2005 m. gegužės 17 d. suteiktą koncesiją veža kita bendrovė.

- 18 Kompetentinga administracinės valdžios institucija atmetė *Yellow Cab* prašymą iš esmės dėl šių motyvų. Pirma, *Yellow Cab* įsteigta kitoje valstybėje narėje ir neturi nei buveinės, nei nuolatinio padalinio Austrijoje, priešingai, nei reikalaujama *KfllG* 7 straipsnio 1 dalies 2 punkte. Antra, remiantis *KfllG* 7 straipsnio 1 dalies 4 punkto b papunkčiu, buvo kreiptasi į įmonę, šiuo metu vežančią keleivius tuo pačiu maršrutu, kaip nurodytasis *Yellow Cab* prašyme, ir ši pažymėjo, kad negalėtų ekonomiškai tvariomis sąlygomis toliau vežti šiuo maršrutu, jei būtų suteikta prašoma koncesija.
- 19 Nagrinėdamas *Yellow Cab* pareikštą ieškinį *Unabhängiger Verwaltungssenat Wien* (Nepriklausoma Vienos administracinių ginčų kolegija) suabejojo dėl nagrinėjamo nacionalinės teisės akto atitikties EB sutarties normoms dėl įsisteigimo laisvės, laisvo paslaugų teikimo ir konkurencijos.
- 20 Iš esmės ji pažymi, kad įpareigojimas turėti buveinę arba nuolatinį padalinį Austrijoje tam, kad būtų leista pagal koncesiją vežti keleivius reguliariu maršrutiniu transportu, – tai speciali kliūtis, nustatyta tik prašymą pateikusiems ne Austrijos rezidentams, nes Austrijos rezidentai, fiziniai ar juridiniai, iš principo jau yra įsisteigę Austrijos Respublikos teritorijoje. Nors reguliarios keleivių vežimo paslaugos priklauso viešojo intereso sričiai, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas abejoja dėl būtinybės nustatyti tokios apimties įsisteigimo laisvės ir laisvės teikti paslaugas apribojimą.
- 21 Be to, dėl sąlygos, pagal kurią naujas prašomas maršrutas negali ekonominiu požiūriu pabloginti maršruto, kuriam koncesija jau suteikta, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas mano, kad atitinkama nacionalinės teisės nuostata nuo konkurencijos ginamos visų pirma įmonės, kurios blogai ir nepelningai eksploatuoja

joms pagal koncesiją suteiktus maršrutus. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas pažymi, kad koncesijos prašanti įmonė numato už iš esmės tą patį keleivių vežimą maršrutiniu autobusu imti daug mažesnę mokestį nei šiuo metu koncesiją turinti konkuruojanti įmonė.

22 Galiausiai prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas pažymi, kad nors Sutarties konkurencijos nuostatos pirmiausia skirtos įmonėms, valstybės narės taip pat turi nesiimti jokių priemonių, galinčių pakenkti įmonėms taikomų konkurencijos taisyklių praktiniam veiksmingumui. Tačiau dėl pagrindinėje byloje nagrinėjamo nacionalinės teisės akto įmonei, galinčiai už palankesnę kainą teikti reguliaraus keleivių vežimo maršrutiniu autobusu paslaugas, būtų sutrukdyta patekti į rinką, nors gerai veikianti keleivių vežimo už palankesnę kainą sistema atitinka svarbų viešąjį interesą.

23 Atsižvelgdamas į šiuos samprotavimus *Unabhängiger Verwaltungssenat Wien* nusprendė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šiuos prejudicinius klausimus:

„1. Ar su įsisteigimo ir paslaugų teikimo laisvėmis, numatytomis [SESV 49 ir paskesniuose straipsniuose bei SESV 56 ir paskesniuose] straipsniuose, taip pat su ES konkurencijos teise, numatyta [SESV 101 ir paskesniuose] straipsniuose, suderinama tai, kad nacionalinės teisės nuostatoje dėl leidimo vežti tam tikru maršrutu skiriant viešojo transporto priemonę, kuri veždama atitinkamu maršrutu pagal

tvarkaraštį reguliariai stotų nustatytose stotelėse, kaip privaloma leidimo suteikimo sąlyga nurodomas reikalavimas:

- a) kad leidimo prašanti ES įmonė jau prieš pradėdama vežti tam tikru maršrutu ir bet kuriuo atveju koncesijos suteikimo momentu turėtų leidimą suteikiančios institucijos valstybėje buveinę ar nuolatinį padalinį;
 - b) kad leidimo prašanti ES įmonė vėliausiai nuo vežimo tam tikru maršrutu pradžios turėtų leidimą suteikiančios institucijos valstybėje buveinę ar nuolatinį padalinį?
2. Ar su įsisteigimo ir paslaugų teikimo laisvėmis, numatytais [SESV 49 ir paskesniuose straipsniuose bei SESV 56 ir paskesniuose] straipsniuose, taip pat su ES konkurencijos teise, numatyta [SESV 101 ir paskesniuose] straipsniuose, suderinama tai, kad nacionalinės teisės nuostatoje dėl leidimo vežti tam tikru maršrutu skiriant viešojo transporto priemonę, kurį veždama atitinkamu maršrutu pagal tvarkaraštį reguliariai stotų nustatytose sustojimo vietose, nurodoma, kad leidimą atsisakoma išduoti, jei leidus vežti tam tikru maršrutu konkuruojančios įmonės, vežančios iš dalies ar visiškai identišku maršrutu, pajamos iš tokio vežimo sumažėtų tiek, kad tolesnis vežimas šiuo maršrutu rinkos ekonomikos sąlygomis konkuruojančiai įmonei taptų nerentabilus?“

Dėl prejudicinių klausimų

Pirminės pastabos

- 24 Pirmausia reikia pažymėti, kad šie du prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo klausimai susiję su Sąjungos konkurencijos teise, numatyta SESV 101 ir paskesniuose straipsniuose.
- 25 Šiuo klausimu primintina, kad nors patys SESV 101 ir 102 straipsniai taikomi tik įmonių veiklai ir netaikomi valstybių narių įstatymams bei kitiems teisės aktams, vis dėlto šie straipsniai, taikomi kartu su bendradarbiavimo pareigą įtvirtinančia SESV 4 straipsnio 3 dalimi, įpareigoja valstybes nares nepriimti arba nepalikti galioti įstatymų bei kitų teisės aktų, galinčių panaikinti įmonėms taikomų konkurencijos taisyklių veiksmingumą (žr. 2003 m. rugsėjo 9 d. Sprendimo *CIF*, C-198/01, Rink. p. I-8055, 45 punktą ir jame nurodytą teismo praktiką bei 2006 m. gruodžio 5 d. Sprendimo *Cipolla ir kt.*, C-94/04 ir C-202/04, Rink. p. I-11421, 46 punktą).
- 26 Teisingumo Teismas yra nusprendęs, kad SESV 4 straipsnio 3 dalis ir SESV 101 straipsnis pažeidžiami, kai valstybė narė įtvirtina ar skatina SESV 101 straipsniui prieštaraujančius susitarimus, ar sustiprina jų poveikį arba kai panaikina savo pačios priimtų teisės aktų valstybinį pobūdį, perduodama privatiems subjektams atsakomybę priimti sprendimus, turinčius poveikį ekonomikos sektoriui (žr. minėtų sprendimų *CIF* 46 punktą ir jame nurodytą teismo praktiką bei *Cipolla ir kt.* 47 punktą).

- 27 Vis dėlto reikia konstatuoti, kad pagrindinėje byloje nagrinėjamas nacionalinės teisės aktas neatitinka nė vieno iš šių atvejų. Iš to darytina išvada, kad šio prašymo priimti prejudicinį sprendimą nereikia nagrinėti atsižvelgiant į Sąjungos konkurencijos taisykles.

Dėl pirmojo klausimo

- 28 Šiuo klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės klausia, ar Sąjungos teisės nuostatas dėl laisvo paslaugų teikimo ir įsisteigimo laisvės reikia aiškinti taip, kad jomis draudžiamas valstybės narės teisės aktas, kaip antai nagrinėjamas pagrindinėje byloje, kuriame, kad būtų suteiktas leidimas vežti keleivius tam tikru miesto maršrutu skiriant viešojo transporto priemonę, kuri veždama atitinkamu maršrutu pagal iš anksto sudarytą tvarkaraštį reguliariai stotų nustatytose stotelėse, tokio leidimo prašantiems ūkio subjektams nustatytas reikalavimas šios valstybės narės teritorijoje turėti buveinę arba padalinį, nors jie yra įsteigti kitose valstybėse narėse.
- 29 Atsakant į šį klausimą reikia pabrėžti, kad laisvę teikti paslaugas transporto srityje reglamentuoja ne SESV 56 straipsnis, o speciali SESV 58 straipsnio 1 dalies nuostata, pagal kurią „laisvę teikti paslaugas transporto srityje reglamentuoja transportui skirtos antraštinės dalies nuostatos“ (šiuo klausimu žr. 1989 m. liepos 13 d. Sprendimo *Lambregts Transportbedrijf*, 4/88, Rink. p. 2583, 9 punktą).
- 30 Todėl laisvo paslaugų teikimo principų taikymas turi būti įgyvendintas pagal Sutartį vykdant bendrą transporto politiką (žr. 1991 m. lapkričio 7 d. Sprendimo *Pinaud Wiegner*, C-17/90, Rink. p. I-5253, 7 punktą).

- 31 Tačiau reikia konstatuoti, kad pagrindinėje byloje nagrinėjamas vežimas nepatenka į nuostatų, kurias Taryba priėmė remdamasi EB 71 straipsnio 1 dalimi, siekdama liberalizuoti vežimo paslaugas, taikymo sritį.
- 32 Iš tikrųjų, pirma, nustatyta, kad *Yellow Cab* numatytas vežimas tam tikru maršrutu nepatenka į tarptautinio transporto sąvoką ir Reglamento Nr. 684/92 taikymo sritį. Antra, reikia pažymėti, kad Reglamento Nr. 12/98 taikymo sąlygos pagrindinėje byloje neįvykdytos, nes *Yellow Cab* numatytos reguliarios vežimo paslaugos nėra nacionalinis reguliaraus vežimo tarptautiniu maršrutu paslaugų segmentas, kaip numatyta šio reglamento 3 straipsnio 3 punkte, o kadangi šios paslaugos skirtos teikti tik Vienos miesto teritorijoje, jos yra miesto ar priemiestinės paslaugos, kurios, remiantis ta pačia nuostata, nepatenka į minėto reglamento taikymo sritį.
- 33 Šiomis aplinkybėmis pagrindinėje byloje nagrinėjamą teisės aktą reikia vertinti atsižvelgiant į SESV nuostatas dėl įsisteigimo laisvės, tiesiogiai taikomas transportui, o ne taikant su juo susijusią šios Sutarties antraštinę dalį.
- 34 Šiuo atžvilgiu reikia pažymėti, kad įpareigojimas priimančiosios valstybės narės teritorijoje turėti buveinę arba padalinį logiškai savaime negali kliudyti arba riboti įsisteigimo laisvės. Iš tiesų, kaip teisingai teigia Austrijos vyriausybė, šis įpareigojimas nė kiek neriboja kitose valstybėse narėse įsteigtų ūkio subjektų laisvės steigti šioje teritorijoje atstovybes arba padalinius.

- 35 Todėl situacijoje, kaip antai pagrindinėje byloje, svarbu išnagrinėti, ar sąlygos, kuriomis kartu nustatytas reikalavimas priimančiosios valstybės narės teritorijoje turėti buveinę arba padalinį, kaip sąlygos gauti leidimą reguliariai vežti keleivius tam tikru maršrutu, gali riboti įsisteigimo laisvės įgyvendinimą.
- 36 Šiuo atžvilgiu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas pirmiausia daro nuorodą į situaciją, kai suinteresuotasis užsienio verslininkas turi turėti buveinę arba padalinį priimančiojoje valstybėje narėje iki leidimo vežti suteikimo, antra, kai jis turėtų įvykdyti šį reikalavimą gavęs leidimą, t. y. vėliausiai iki vežimo reguliariu maršrutu, kuriam suteiktas leidimas, pradžios.
- 37 Tačiau reikalavimas, kad kitoje valstybėje narėje įsteigtas ir siekiantis gauti leidimą vežti keleivius reguliariu maršrutu priimančiojoje valstybėje narėje ūkio subjektas turėtų buveinę arba padalinį šios valstybės teritorijoje net tuo metu, kai dar negavo leidimo vežti šiuo maršrutu, turi atgrasomąjį poveikį. Iš tiesų paprastai atsargus ūkio subjektas nesutinka daug investuoti, kai tokio leidimo suteikimo klausimas visiškai neaiškus.
- 38 Reikia pridurti, kad tokiu reikalavimu nustatomo apribojimo jokia būdu negalima pateisinti Austrijos vyriausybės nurodytais tikslais, taip pat būtinybe užtikrinti vienodas konkurencijos sąlygas vežant tam tikru maršrutu ir Austrijoje galiojančios socialinės ir darbo teisės laikymąsi.

- 39 Todėl toks reikalavimas yra Sąjungos normoms dėl įsisteigimo laisvės prieštaraujantis apribojimas.
- 40 Tačiau reikalavimas turėti padalinį Austrijoje neprieštarauja Sąjungos teisės normoms, jei jis taikomas jau suteikus leidimą vežti, tačiau verslininkui dar nepradėjus vežti maršrutu.
- 41 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, į pirmą klausimą reikia atsakyti, jog SESV 49 straipsnis aiškintinas taip, kad pagal jį draudžiamas valstybės narės teisės aktas, kaip antai nagrinėjamas pagrindinėje byloje, kuriame tam, kad būtų suteiktas leidimas vežti keleivius tam tikru miesto maršrutu skiriant viešojo transporto priemonę, kuri atitinkamu maršrutu pagal iš anksto sudarytą tvarkaraštį reguliariai aptarnautų nustatytas sustojimo vietas, tokio leidimo prašantiems ir kitose valstybėse narėse įsteigtiems ūkio subjektams, dar nesuteikus leidimo vežti šiuo maršrutu, nustatytas reikalavimas šios valstybės narės teritorijoje turėti buveinę arba padalinį. Tačiau SESV 49 straipsnis aiškintinas taip, kad pagal jį nedraudžiamas reikalavimą turėti padalinį numatantis nacionalinės teisės aktas, jei šis reikalavimas taikomas jau suteikus leidimą vežti, tačiau verslininkui dar nepradėjus vežti minėtu maršrutu.

Dėl antrojo klausimo

- 42 Šiuo klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas nori sužinoti, ar Sąjungos teisės nuostatos dėl paslaugų teikimo ir įsisteigimo laisvių aiškintinos taip, kad pagal jas draudžiamas nacionalinės teisės aktas, kaip antai nagrinėjamas pagrindinėje byloje, kuriame įtvirtinta, jog turi būti atsisakyta suteikti leidimą vežti

keleivius tam tikru miesto maršrutu autobusu, kuris veždamas atitinkamu maršrutu pagal sudarytą tvarkaraštį reguliariai stotų nustatytose stotelėse, jei leidus vežti tam tikru maršrutu konkuruojančios įmonės, vežančios iš dalies ar visiškai identišku maršrutu, pajamos iš tokio vežimo sumažėtų tiek, kad tolesnis vežimas šiuo maršrutu rinkos ekonomikos sąlygomis konkuruojančiai įmonei taptų nerentabilus.

43 Remiantis šio sprendimo 29–33 punktuose išdėstytais samprotavimais ši klausimą reikia nagrinėti atsižvelgiant tik į įsisteigimo laisvę.

44 Pirmiausia pažymėtina, kad remiantis byloje esančia informacija pagrindinėje byloje nagrinėjami maršrutai iš esmės yra tik turistiniai, todėl su vežimu tokiais maršrutais susiję įsipareigojimai nėra su viešąja paslauga susiję įsipareigojimai, kaip numatyta Reglamento Nr. 1191/69 2 straipsnio 1 dalyje.

45 Reikia pažymėti, kad nacionalinės teisės aktas, kaip antai nagrinėjamas pagrindinėje byloje, kuriame reikalaujama gauti leidimą vežti turistiniu maršrutu, iš esmės yra SESV 49 straipsnyje numatytas įsisteigimo laisvės apribojimas, nes juo siekiama apriboti paslaugų teikėjų skaičių, nesvarbu, kad, kaip tvirtinama, atitinkami specialistai nediskriminuojami dėl nacionalinės priklausomybės (pagal analogiją žr. 2009 m. kovo 10 d. Sprendimo *Hartlauer*, C-169/07, Rink. p. I-1721, 36 ir 39 punktus).

46 Todėl reikia išnagrinėti, ar pagrindinėje byloje nagrinėjamą teisės aktą galima objektyviai pateisinti.

- 47 Pažymėtina, kad, kaip matyti iš Teisingumo Teismui pateiktos medžiagos, *KfIG* 7 straipsnio „Licencijų suteikimo sąlygos ir atsisakymo suteikti pagrindai“ 1 dalies 4 punkte prieštaravimas viešiesiems interesams nurodomas kaip atsisakymo suteikti licenciją kriterijus, o tos pačios nuostatos b ir c papunkčiuose paminėti atvejai, kai šis atsisakymo suteikti licenciją pagrindas konkrečiai taikomas. Leidimą jau turinčios įmonės pajamų sumažėjimas, dėl kurio vežti maršrutu tampa akivaizdžiai nerentabilu, paminėtas šio įstatymo 14 straipsnyje „Vežimų sritis“.
- 48 Konstatuotina, kad taip suformuluotas antrasis klausimas susijęs su lemiama pajamų sumažėjimu pagrįsto kriterijaus ir aplinkybės, kad suteikus leidimą naujam subjektui vežimas konkuruojančiai įmonei rinkos ekonomikos sąlygomis taptų nerentabilus, reikšme.
- 49 Todėl nagrinėdamas Teisingumo Teismas atsižvelgęs į atitinkamų *KfIG* nuostatų tekstą ir šio įstatymo aiškinimą, kuris išplaukia iš antro klausimo formuluotės.
- 50 Šiuo klausimu, kaip teisingai pažymi Europos Bendrijų Komisija, vežimas maršrutais, kaip antai nagrinėjamieji pagrindinėje byloje, gali atitikti bendrojo intereso tikslą, pavyzdžiui, turizmo skatinimą, kelių eismo saugumo politiką, nukreipiant turistų srautą nustatytomis kryptimis, arba aplinkos apsaugą siūlant kolektyvinį transportą kaip alternatyvą individualioms transporto priemonėms.
- 51 Tačiau tikslas užtikrinti konkuruojančio maršruto rentabilumą, kaip vien ekonominis motyvas, pagal nusistovėjusią teismo praktiką negali būti laikomas privalomuoju

bendrojo intereso tikslu, pateisinančiu Sutartimi užtikrinamos pagrindinės laisvės apribojimą (žr. 2010 m. kovo 11 d. Sprendimo *Attanasio Group*, C-384/08, Rink. p. I-2055, 55 punktą ir jame nurodytą teismo praktiką).

- 52 Dėl intereso sukliudyti, kad leidimas teikti transporto paslaugą tiesiogiai trikdytų teikiamą reguliarią paslaugą, kuriai leidimas jau išduotas, pažymėtina, kad tokiu interesu, be abejo, galima tiek, kiek neprieštaraujama Reglamentui Nr. 684/92, pateisinti atsisakymą suteikti tokį leidimą, kaip numatyta šio reglamento 7 straipsnio 4 dalies d punkte. Tačiau kadangi ši nuostata netaikoma pagrindinės bylos aplinkybėmis, negalima sutikti, kad ne šio teisės akto taikymo srityje ir esant prašymui dėl turistiniais tikslais aptarnaujamo maršruto tikslas, analogiškas numatytiems šioje nuostatoje, galėtų pateisinti įsisteigimo laisvės apribojimą.
- 53 Nagrinėjant proporcingumą reikia priminti, jog išankstinio administracijos leidimo tvarka negali pateisinti nacionalinių valdžios institucijų diskrecijos, dėl kurios Sąjungos nuostatos, susijusios su pagrindinėje byloje nagrinėjama pagrindine laisve, prarastų savo veiksmingumą. Be to, tam, kad išankstinio administracinio leidimo suteikimo tvarka, kuria nukrypstama nuo tokios pagrindinės laisvės, būtų pateisinama, ji turi būti pagrįsta objektyviais, nediskriminaciniais ir iš anksto žinomais kriterijais, užtikrinančiais, kad taip bus pakankamai apribota nacionalinių valdžios institucijų diskrecija (minėto Sprendimo *Hartlauer* 64 punktą ir jame nurodytą teismo praktiką).
- 54 Todėl jei pagrindinėje byloje nagrinėjamą nacionalinės teisės aktą reikia aiškinti taip, kad kompetentinga nacionalinė valdžios institucija vertina prašymą suteikti leidimą remdamasi vien leidimą turinčios įmonės teigimais dėl jos veiklos rentabilumo, turint omenyje, kad ši įmonė yra potenciali tiesioginė prašančios suteikti naują leidimą

įmonės konkurentė, toks aiškinimo būdas prieštarauja Sąjungos normoms, nes kelia grėsmę atitinkamo prašymo suteikti leidimą vertinimo objektyvumui ir nešališkumui (šiuo klausimu žr. minėto Sprendimo *Hartlauer* 69 punktą).

- 55 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, į antrąjį klausimą reikia atsakyti, jog SESV 49 straipsnis aiškintinas taip, kad pagal jį draudžiamas nacionalinės teisės aktas, kuriame numatyta atsisakyti suteikti leidimą vežti turistiniu maršrutu dėl to, kad sumažėtų su prašančia įmone konkuruojančios įmonės, turinčios leidimą vežti iš dalies ar visiškai identišku maršrutu, rentabilumas, remiantis vien šios konkuruojančios įmonės teiginiais.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

- 56 Kadangi šis procesas pagrindinės bylos šalims yra vienas iš etapų prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio 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 (trečioji kolegija) nusprendžia:

1. **SESV 49 straipsnis aiškintinas taip, kad pagal jį draudžiamas valstybės narės teisės aktas, kaip antai nagrinėjamas pagrindinėje byloje, kuriame tam, kad būtų suteiktas leidimas vežti keleivius tam tikru miesto maršrutu skiriant viešojo transporto priemonę, kuria vežant atitinkamu maršrutu pagal**

iš anksto sudarytą tvarkaraštį būtų reguliariai stojama nustatytose stotelėse, tokio leidimo prašantiems ir kitose valstybėse narėse įsteigtiems ūkio subjektams, dar nesuteikus leidimo vežti šiuo maršrutu, nustatytas reikalavimas šios valstybės narės teritorijoje turėti buveinę arba padalinį. Tačiau SESV 49 straipsnis aiškintinas taip, kad pagal jį nedraudžiamas reikalavimą turėti padalinį numatantis nacionalinės teisės aktas, jei šis reikalavimas taikomas jau suteikus leidimą vežti, tačiau verslininkui dar nepradėjus vežti minėtu maršrutu.

2. SESV 49 straipsnis aiškintinas taip, kad pagal jį draudžiamas nacionalinės teisės aktas, kuriame numatyta atsisakyti suteikti leidimą vežti turistiniu maršrutu dėl to, kad sumažėtų su prašančia įmone konkuruojančios įmonės, turinčios leidimą vežti iš dalies ar visiškai identišku maršrutu, rentabilumas, remiantis vien šios konkuruojančios įmonės teiginiais.

Parašai.