



## Judikatūras krājums

TIESAS SPRIEDUMS (otrā palāta)

2015. gada 14. janvārī\*

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu — Konkurence — Valsts atbalsts — LESD 107. panta 1. punkts — Atļauja, kas piešķirta tikai Londonas taksometriem, izņemot privāti nomātām vieglajām automašīnām ar autovadītāju, izmantot autobusiem rezervētās joslas — Valsts atbalsta jēdziens — Valsts līdzekļi — Ekonomiska priekšrocība — Selektīva priekšrocība — Ietekme uz tirdzniecību starp dalībvalstīm

Lieta C-518/13

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši LESD 267. pantam, ko *Court of Appeal (England & Wales) (Civil Division)* (Apvienotā Karaliste) iesniedza ar lēmumu, kas pieņemts 2013. gada 24. septembrī un kas Tiesā reģistrēts 2013. gada 26. septembrī, tiesvedībā

*The Queen* , pēc lūguma, ko iesniedza

*Eventech Ltd* ,

pret

*Parking Adjudicator* ,

piedaloties

*London Borough of Camden* ,

*Transport for London* .

TIESA (otrā palāta)

šādā sastāvā: palātas priekšsēdētāja R. Silva de Lapuerta [*R. Silva de Lapuerta*], priekšsēdētāja vietnieks K. Lēnartss [*K. Lenaerts*], kas pilda tiesneša pienākumus otrajā palātā, tiesneši Ž. K. Bonišo [*J.-C. Bonichot*], A. Arabadžijevs [*A. Arabadjiev*] (referents) un Ž. L. da Krušs Vilasa [*J. L. da Cruz Vilaça*],

ģenerālvokāts N. Vāls [*N. Wahl*],

sekretāre L. Hjūleta [*L. Hewlett*], galvenā administratore,

ņemot vērā rakstveida procesu un 2014. gada 3. jūlija tiesas sēdi,

\* Tiesvedības valoda – angļu.

ņemot vērā apsvērumus, ko sniedza:

- *Eventech Ltd* vārdā – *K. Bacon*, *barrister*, ko pilnvarojis *J. Maitland-Walker*, *solicitor*,
- *Transport for London* vārdā – *C. Moore*, pārstāve, kurai palīdz *M. Chamberlain*, *QC*, un *S. Love*, *barrister*,
- Polijas valdības vārdā – *B. Majczyna*, pārstāvis,
- Eiropas Komisijas vārdā – *L. Flynn* un *P.-J. Loewenthal*, pārstāvji,
- EBTZ Uzraudzības iestādes vārdā – *X. Lewis*, kā arī *C. Perrin* un *A. Steinarsdóttir*, pārstāvji,

noklausījusies ģenerāladvokāta secinājumus 2014. gada 24. septembra tiesas sēdē,  
pasludina šo spriedumu.

### Spriedums

- 1 Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu attiecas uz LESD 107. panta 1. punkta interpretāciju.
- 2 Šis lūgums tika iesniegts saistībā ar strīdu starp *Eventech Ltd* (turpmāk tekstā – “*Eventech*”) un *Parking Adjudicator* par *Transport for London* (turpmāk tekstā – “*TfL*”), kā arī vairuma *London Boroughs* (Londonas pašvaldības) ieviesto politiku atļaut Londonas taksometriem braukt pa lielāko daļu šīs pilsētas autobusu joslu stundās, kad šajās joslās tiek piemēroti satiksmes ierobežojumi, atļaujot tajā pārvietoties privāti irētajām automašīnām ar šoferi [*private hire vehicles*] (turpmāk tekstā – “*PHV*”), vienīgi lai uzņemtu vai izlaistu pasažierus, kuri iepriekš ir rezervējuši šādu automašīnu (turpmāk tekstā – “autobusu joslu politika”).

### Atbilstošās tiesību normas

#### *Londonas taksometri un PHV*

- 3 Londonā maksas pārvaldījumus ar automašīnu nodrošina Londonas taksometri un *PHV*. Abu tipu pakalpojumus licencē *London Taxi and Private Hire*, kura ietilpst *TfL*. Attiecībā uz Londonas taksometriem un *PHV* šīs licences tiek piešķirtas saskaņā ar dažādām tiesību normām un ar dažādiem nosacījumiem.
- 4 Londonas taksometri tiek licencēti saskaņā ar 1934. gada Dekrēta par taksometriem (*London Cab Order*) noteikumiem. Minētais dekrēts tika izdots saskaņā ar 1869. gada Likuma par pilsētu publisko transportu (*Metropolitan Public Carriage Act 1869*) 6. pantā noteiktajām pilnvarām, kura 8. panta 2. punktā ir paredzēts, ka taksometrs var “piedāvāt savus pakalpojumus” Londonā tikai tad, ja šoferim ir licence, ko *TfL* ir izsniegusi atbilstoši šī paša likuma 8. pantam.
- 5 Tā rezultātā tikai taksometram, kuram ir atbilstoši šim dekrētam izsniegta licence, ir atļauts “piedāvāt savus pakalpojumus” (“ply for hire”) Londonā, kas tiek definēts kā pasažieru, kuriem nav iepriekšēja nomas līguma vai rezervācijas, uzņemšana vai gaidīšana uz ielas. Kā uzskata iesniedzējtiesa, no 2009. gadā veiktas aptaujas izriet, ka 8 % Londonas taksometru veikto pārvaldījumu ir ar iepriekšēju rezervāciju, 52 % izriet no tā, ka pasažieri ir apturējuši taksometru uz ielas, un lielākā daļa pārējo braucienų notiek, kad pasažieris tiek uzņemts taksometru pieturvietās. Tomēr *Eventech* apstrīd šos skaitļus un apgalvo, ka apmēram 60 % Londonas taksometru šobrīd izmanto lietojumprogrammu “Hailo”, kas ļauj lietotājiem pasūtīt taksometru ar sava mobilā tālruņa palīdzību.

- 6 *PHV* tiek licencēti atsevišķi saskaņā ar 1998. gada Likumu par privātas nomas automašīnām (*Private Hire Vehicles (London) Act 1998*). Tiem nav atļauts Londonā piedāvāt “savus pakalpojumus”, un tie var uzņemt tikai tos pasažierus, kuri ir iepriekš nomājuši to pakalpojumus. Attiecībā uz personām, kuras ir noslēgušas iepriekšēju nomas līgumu, nav strīda par to, ka *PHV* konkurē ar Londonas taksometriem.
- 7 Turklāt no lietas materiāliem izriet, ka kopš 1831. un 1853. gada Likumiem par Londonas fiakriem (*London Hackney Carriage Acts 1831 and 1853*) Londonas taksometriem ir “nodrošināšanas pienākums”, kas liek taksometriem, kuri ir piekrituši uzņemt pasažieri taksometru pieturā vai uz ielas, aizvest viņu līdz tā galamērķim noteikta attāluma vai noteikta brauciena ilguma robežās. Šāds pienākums neattiecas uz *PHV*.
- 8 Londonas taksometri ir uzreiz atpazīstami pēc savas formas, izmēra un to degošā panno ar norādi “Taxi”, jo tiem ir jāatbilst derīguma nosacījumiem, kas paredz zināmu skaitu kritēriju, kuriem šobrīd atbilst tikai divu marku transportlīdzekļi. *PHV* savukārt var būt jebkādā krāsā un formā, tādēļ pašreiz ir apmēram 700 dažādu marku un modeļu *PHV*, kam ir lietošanas atļaujas.
- 9 Londonas taksometru cenas tiek strikti reglamentētas un par tām var izsniegt rēķinu, tikai ja tās ir aprēķinātas, izmantojot taksometra skaitītāju. Savukārt *PHV* vadītāji nosaka savas cenas brīvi un to transportlīdzekļi nav apgādāti ar datoru, tāpēc brauciena cena tiek norādīta rezervācijas brīdī neatkarīgi no brauciena ilguma, lai gan Londonas taksometru cenas mainās atkarībā no šī ilguma.
- 10 Londonas taksometriem ir jāuzņem personas, kuras pārvietojas ratiņkrēslā. Attiecībā uz *PHV* pieejamības pienākums nepastāv.
- 11 Pirms licences saņemšanas Londonas taksometru šoferiem ir jānokārto eksāmens “Londonas pārzināšana” (“Knowledge of London”), kam nepieciešama divu līdz četru gadu sagatavošanās. Pirms licences saņemšanas *PHV* vadītājiem ir jānokārto topogrāfijas pārbaudījums, kas ilgst apmēram dienu. Londonas taksometru šoferiem ir jānokārto arī “Padziļināts Braukšanas standartu aģentūras braukšanas pārbaudījums” (“Driving Standards Agency Advanced Driving Assessment”), lai gan šāda nosacījums nav *PHV* vadītājiem.

### *Ceļu policijas pilnvaras un autobusu joslu politika*

- 12 1984. gada Likuma par ceļu satiksmes regulēšanu (*Road Traffic Regulation Act*, turpmāk tekstā – “1984. gada likums”) 121.A pantā ir noteikta iestāde, kas ir kompetenta attiecībā uz satiksmi uz visiem publiskiem ceļiem Anglijā, Velsā un Skotijā. Šī panta 1.A punktā ir noteikts, ka *TfL* ir kompetentā iestāde satiksmes jomā Liellondonā attiecībā uz konkrētiem ceļiem, kas tiek saukti par “*Greater London Authority* ceļiem”; *Greater London Authority* ir Liellondonas kompetentā iestāde (turpmāk tekstā – “*GLA*”). Šie ceļi, kuri ir *GLA* pārziņā, ir 580 kilometri un galvenokārt ir svarīgākie Liellondonas ceļi. Atbilstoši šī 121.A panta 2. punktam par gandrīz visiem citiem ceļiem Londonā un Liellondonā atbildīgās iestādes satiksmes jomā ir šīs pilsētas *Boroughs* (pašvaldības).
- 13 Ar 1984. gada likuma 6. pantu iestādei, kas ir atbildīga par satiksmi uz konkrēta ceļa, ir piešķirtas pilnvaras uz minētā ceļa vai uz tā daļas ierobežot satiksmi atsevišķiem transportlīdzekļu veidiem; redakcijā, kas piemērojama pamatlītai, ir noteikts:

“1. Par satiksmi uz kāda Liellondonas ceļa kompetentā iestāde var pieņemt lēmumu atbilstoši šim pantam, lai kontrolētu vai reglamentētu ceļa satiksmi un cita veida (tajā skaitā gājēju) pārvietošanos. Šādu lēmumu var pieņemt arī:

- a) vienam no mērķiem vai saistībā ar jautājumiem, kas norādīti šī likuma 1. pielikumā, un

- b) visiem citiem mērķiem, kas norādīti šī likuma 1. panta 1. punkta a)–g) apakšpunktā.
2. Attiecībā uz ceļu, par kuru kompetentā iestāde satiksmes jomā ir *Secretary of State* [ministrs], pilnvaras pieņemt lēmumu šī panta izpratnē ar viņa atļauju var īstenot arī vietējā satiksmes jomā kompetentā iestāde.
3. Visi lēmumi atbilstoši šim pantam var tikt pieņemti, lai tiktu piemēroti:
- a) visam vietējās iestādes sektoram, atsevišķām šī sektora daļām vai atsevišķām šī sektora vietām, ielām vai ielu daļām;
  - b) visu dienu vai konkrētas stundas;
  - c) tikai īpašos gadījumos vai īpašās stundās;
  - d) visa veida satiksmei;
  - e) izņemot izņēmumus, kas norādīti lēmumā vai noteikti atbilstoši lēmumā paredzētajai kārtībai.”
- 14 1984. gada likuma 1. pielikuma 3. pantā norādīto mērķu vidū ir mērķis “reglamentēt uz šosejas dažādu ātrumu un dažādu satiksmes veidu relatīvo pozīciju”. Šī paša likuma 1. panta 1. punktā norādītie mērķi paredzēti, lai “novērstu personu vai citu pārvietošanās veidu, kas izmanto šo [Liellondonas] ceļu vai jebkuru citu ceļu, apdraudējumu vai novērstu šāda apdraudējuma rašanās risku”, kā arī “lai atvieglotu braukšanas satiksmi (tajā skaitā gājēju pārvietošanos) uz šī ceļa vai jebkura cita ceļa”.
- 15 Tādējādi 1984. gada likuma 6. pants ļauj dažādām Londonas *Boroughs* un *TfL* noteikt autobusu braukšanas joslas uz ceļiem, attiecībā uz kuriem tās ir kompetentās iestādes satiksmes jomā.
- 16 Īstenojot savas pilnvaras saskaņā ar šo 6. pantu, *TfL* noteica autobusu braukšanas joslas vairākiem *GLA* ceļiem. Turklāt tā pieņēma autobusu joslu politiku, kas atļauj Londonas taksometriem, izņemot *PHV*, izmantot tās pārvaldītās autobusu braukšanas joslas laikā, kad darbojas autobusu braukšanas joslas ierobežojumi. Tomēr *PHV* ir atļauts izmantot autobusu braukšanas joslas, lai uzņemtu un izlaistu pasažierus. Šāda politika tika piemērota, vismaz sākot no 2000. gada.
- 17 Atbilstoši *TfL* izmantotajai autobusu joslu politikai arī lielākā daļa Londonas *Boroughs* ir noteikušas politiku, ar ko atļauj Londonas taksometriem, bet ne *PHV* izmantot to pārvaldītās autobusu braukšanas joslas laikā, kad darbojas satiksmes ierobežojumi. It īpaši tāda ir *Southampton Row* autobusu braukšanas josla, kuru pārvalda *London Borough of Camden* [Londonas Kemdenas pašvaldība].

### *Sodi*

- 18 Par satiksmi kompetento iestāžu pilnvaras izrakstīt soda kvītis par lēmumu, kas pieņemti, piemērojot 1984. gada likuma 6. pantu, neievērošanu ir paredzētas 1996. gada Likuma par Londonas pašvaldībām (*London Local Authorities Act 1996*) 4. pantā, kura attiecīgajās normās ir noteikts:

“1. Ja

- a) uz *GLA* galvenā vai sānceļa, [*TfL*] [..],

pamatojoties uz informāciju, kas sniegta, izmantojot noteiktu ierīci, ir pamats uzskatīt, ka naudas sods ir jāmaksā transportlīdzekļa īpašniekam [..], [*TfL*] var sagatavot protokolu attiecībā uz personu, kura tai šķiet esam transportlīdzekļa īpašiece.

2. [...] [Š]ī likuma šīs daļas nolūkā naudas sodu maksā attiecībā uz transportlīdzekli tā īpašnieks, ja persona, kuras rīcībā ir transportlīdzeklis, pārkāpj vai neievēro lēmumu, kas pieņemts atbilstoši [1984. gada likuma] 6. vai 9. pantam, vai noteikumus, kas pieņemti atbilstoši [1984. gada likuma] 12. pantam, ciktāl tajos ir paredzēta norma, saskaņā ar kuru visa vai daļa no braukšanas joslas ir rezervēta autobusam, un naudas sods ir jāsamaksā,

(a) [*TfL*], ja *GLA* ceļa vai sānceļa sakarā ir pieļauts pārkāpums vai notikusi noteikumu neievērošana [...].”

19 Lēmumus, kas izdoti saskaņā ar 1984. gada likuma 6. pantu, var likt ievērot arī policija, jo tā 8. panta 1. punktā ir noteikts, ka šāda lēmuma pārkāpšana vai neizpilde ir kriminālpārkāpums. Tomēr praksē lielāko daļu šādu rīkojumu pārkāpumu tiek izskatīti civiltiesiskās piedziņas kārtībā, kas izpaužas, satiksmes jomā kompetentajām iestādēm izrakstot soda kvītis.

### **Pamatlieta un prejudiciālie jautājumi**

20 *Eventech* ir *Addison Lee plc* (turpmāk tekstā – “*Addison Lee*”) pilnībā piederošs meitasuzņēmums, kas ir *PHV* autoparka operators Liellondonā. *Eventech* ir visu *Addison Lee PHV* reģistrētā turētājs, kuri tiek iznomāti, pamatojoties uz *Addison Lee* un pašnodarbinātu autovadītāju noslēgta līguma.

21 *Eventech* norāda, ka pamatlietā ir iesniedzis pierādījumus, kuros fiksētas vairākas Londonas taksometru operatoru reklāmas, kurās ir atsauce uz priekšrocībām rezervēt taksometru, nevis *PHV*, jo taksometri sastrēgumstundās var izmantot autobusu joslas. Tas uzskata, ka šie pierādījumi nav tikuši apstrīdēti un ir iemesls, kādēļ *TfL* neapstrīd to, ka tās autobusu joslu politika piešķir taksometru operatoriem valsts noteiktu ekonomisko priekšrocību.

22 *TfL* precizē, ka *Addison Lee* prezidents ir nosūtījis paziņojumu sava uzņēmuma šoferiem, informējot viņus par to, ka viņi var izmantot Londonas autobusu joslas, piekļuve kurām ir atļauta Londonas taksometriem, vēstulē piedāvājot atlīdzināt viņiem naudas sodus vai jebkādu citu atbildību, kas rastos šajā ziņā. Tas precizē, ka šajā ziņā pagaidu noregulējuma ceļā ir saņemts rīkojums par kriminālpārkāpuma neesamību.

23 *Eventech* norāda, ka sešpadsmit mēnešos, proti, no 2011. gada jūlija beigām līdz 2012. gada decembra sākumam, *TfL* un dažādas Londonas *Boroughs* padomes tam ir uzlikušas naudas sodus par kopējo summu, kas pārsniedz 180 000 britu mārciņu (GBP) jeb aptuveni EUR 215 166, par Londonas autobusu joslu izmantošanu.

24 Šajā gadījumā *London Borough of Camden* nosūtīja *Eventech* divas sodas kvītis jo attiecīgi 2010. gada 6. un 13. oktobrī divi *Addison Lee PHV* autovadītāji tika izmantojuši *Southampton Row* autobusu braukšanas joslu centrālajā Londonā. *Eventech* apstrīdēja šīs soda kvītis *Parking Adjudicator*. Šī sūdzība tika noraidīta ar pēdējās minētās 2011. gada 16. augusta lēmumu.

25 Ar 2012. gada 13. jūlija spriedumu *High Court of Justice (England & Wales), Queen’s Bench Division (Administrative Court)* noraidīja prasību, ko *Eventech* tika iesniedzis par šo lēmumu. Tā kā *Eventech* bija saņēmis atļauju iesniegt apelācijas sūdzību par šo spriedumu, lieta tika izskatīta *Court of Appeal* 2013. gada 23. un 24. aprīlī.

26 *Eventech* apgalvo, ka autobusu braukšanas joslu politika ir nepaziņots valsts atbalsts Londonas taksometru operatoriem, ar ko pārkāpj LESD 108. panta 3. punktu un 107. panta 1. punktu.

- 27 Šajā ziņā iesniedzējtiesa uzskata, ka nav strīda par to, ka šī politika piešķir ekonomisku priekšrocību Londonas taksometriem, par ko ir atbildīga valsts, un ka tā izkropļo konkurenci starp *PHV* un Londonas taksometriem, ciktāl tā ļauj pēdējiem minētajiem braukt ātrāk nekā *PHV* uz tiem ceļiem, uz kuriem attiecas šī politika, tādējādi piešķirot tiem tostarp konkurences priekšrocību potenciālo klientu piesaistīšanai. Savukārt pārējie no valsts atbalsta jēdziena izrietošie kritēriji varētu arī nebūt izpildīti.
- 28 Proti, *TfL* apgalvo, ka ekonomiskā priekšrocība Londonas taksometriem, kas izriet no autobusu braukšanas joslu politikas, netiek piešķirta, izmantojot valsts līdzekļus, jo tā nekādā veidā neietekmē šos līdzekļus. Šī politika neesot arī selektīva, jo Londonas taksometri un *PHV* neatrodas salīdzināmās tiesiskās vai faktiskās situācijās, ņemot vērā attiecīgās politikas mērķi. Katrā ziņā politikas atšķirīgā ietekme ir pamatota ar sistēmas raksturu un vispārīgo shēmu. Visbeidzot šī politika nevar ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm, jo tas esot vietēja mēroga pasākums, kas piemērojams tikai Londonā.
- 29 *Eventech* norāda tieši pretēji, ka attiecīgā ekonomiskā priekšrocība tiek piešķirta, izmantojot valsts līdzekļus, pirmkārt, jo Londonas taksometriem tiek piešķirta privileģēta piekļuve valsts aktīvam un, otrkārt, ar autobusu braukšanas joslu politiku šiem taksometriem tiek piešķirta atkāpe no pienākuma maksāt naudas sodus vai citus sodus par šo joslu izmantošanu. Šī politika esot selektīva, jo ar to Londonas taksometriem tiek piešķirta priekšrocība attiecībā pret to konkurentiem, proti, *PHV*. Visbeidzot, tā kā šī politika attiecas uz nozari, kurā var darboties uzņēmumi no jebkuras dalībvalsts, nevar tikt izslēgts, ka tiek skarta tirdzniecība starp dalībvalstīm.
- 30 Šādos apstākļos *High Court of Justice (England & Wales), (Civil Division)* nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:
- “1) Vai šīs lietas kontekstā autobusu braukšanas joslas uz valsts [koplietošanas] ceļa padarīšana par pieejamu Londonas taksometriem, bet ne *PHV* šīs autobusu braukšanas joslas darbības laikā ietver “valsts līdzekļu” izmantošanu LESD 107. panta 1. punkta izpratnē?
- 2) a) Vai, nosakot, vai autobusu braukšanas joslas uz valsts ceļa padarīšana par pieejamu Londonas taksometriem, bet ne *PHV* šīs autobusu braukšanas joslas darbības laikā ir selektīva darbība LESD 107. panta 1. punkta izpratnē, kas ir atbilstošais mērķis, uz kuru atsaucoties ir jāizvērtē jautājums, vai Londonas taksometri un *PHV* ir salīdzināmā juridiskā un faktiskā situācijā?
- b) Vai, ja ir iespējams pierādīt, ka atbilstošais mērķis otrajā a) jautājumā ir vismaz daļēji izveidot drošu un efektīvu transporta sistēmu un ka pastāv drošības un/vai efektivitātes apsvērumi, kas pamato atļauju Londonas taksometriem braukt pa autobusu braukšanas joslām, un ka minētais nav piemērojams tāpat attiecībā uz *PHV*, var tikt uzskatīts, ka pasākums nav selektīvs LESD 107. panta 1. punkta izpratnē?
- c) Vai, atbildot uz otro b) jautājumu, ir jāņem vērā, vai dalībvalsts, kas atsaucas uz šādu pamatojumu, turklāt ir pierādījusi, ka privileģētā attieksme pret Londonas taksometriem salīdzinājumā ar *PHV* ir samērīga un nepārsniedz nepieciešamo?
- 3) Vai autobusu braukšanas joslas uz valsts ceļa padarīšana par pieejamu Londonas taksometriem, bet ne *PHV* šīs autobusu braukšanas joslas darbības laikā var ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm LESD 107. panta 1. punkta izpratnē gadījumā, ja attiecīgais ceļš atrodas Londonas centrā un nepastāv šķēršļi citu dalībvalstu pilsoņiem iegūt īpašumā vai vadīt Londonas taksometrus vai *PHV*?”

## Par prejudiciālajiem jautājumiem

### *Par pirmo un otro jautājumu*

- 31 Ar pirmo un otro jautājumu, kas jāizskata kopā, iesniedzējtiesa būtībā jautā, vai tas, ka drošas un efektīvas transporta sistēmas izveidošanai Londonas taksometriem tiek atļauts pārvietoties pa autobusu braukšanas līnijām, kas izveidotas uz publiskajiem ceļiem, stundās, kurās ir piemērojami pārvietošanās ierobežojumi šajās joslās, tomēr liedzot *PHV* tajās pārvietoties, izņemot, lai uzņemtu vai izsēdinātu pasažierus, kas tos ir iepriekš rezervējuši, ietver valsts līdzekļu izmantošanu un šiem taksometriem piešķir selektīvu ekonomisko priekšrocību LESD 107. panta 1. punkta izpratnē. Tā vēlas arī zināt, vai, lai atbildētu uz šo jautājumu, ir jāpārbauda, vai šis pasākums ir samērīgs un nepārsniedz nepieciešamo.
- 32 Atbilstoši LESD 107. panta 1. punktam, “ja vien šis līgums neparedz ko citu, ar kopējo tirgu nav saderīgs nekāds atbalsts, ko piešķir dalībvalstis vai ko jebkādā citā veidā piešķir no valsts līdzekļiem un kas izraisa vai draud izraisīt konkurences izkropļojumus, dodot priekšroku konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai, ciktāl tāds atbalsts iespaido tirdzniecību starp dalībvalstīm”.
- 33 Kas attiecas uz nosacījumu par valsts līdzekļu izmantošanu, ir jāatgādina, ka atbalsta jēdziens ietver ne tikai tādas pozitīvus atbalstus kā subsidijas, bet arī intervences pasākumus, kas dažādās formās samazina izmaksas, kuras parasti rodas uzņēmuma budžetā, un kam tādēļ piemīt tāds pats raksturs kā subsidijām, un kam ir līdzīgas sekas, kaut arī tie nav uzskatāmi par subsidijām šī termina burtiskā nozīmē (spriedums *Frucona Košice/Komisija*, C-73/11 P, EU:C:2013:32, 69. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 34 Tādējādi, lai konstatētu valsts atbalsta esamību, Komisijai ir jāpierāda pietiekami cieša saikne starp saņēmējam piešķirto priekšrocību, no vienas puses, un valsts budžeta samazinājumu vai pat pietiekami konkrētu ekonomisku risku attiecībā uz izmaksām, kas jāsedz no šī budžeta, no otras puses (skat. šajā ziņā spriedumu *Bouygues un Bouygues Télécom/Komisija u.c. un Komisija/Francija u.c.*, C-399/10 P un C-401/10 P, EU:C:2013:175, 109. punkts).
- 35 Šajā gadījumā no Tiesai pieejamajiem lietas materiāliem izriet, ka iesniedzējtiesa šaubās par argumentācijas, kuru *Eventech* norādījis iesniedzējtiesā un atkārtojis Tiesā, pamatotību, proti, ka autobusu braukšanas joslu politika ietver šādas budžeta izmaksas, pirmkārt, sakarā ar Londonas taksometru preferenciālo piekļuvi valstij piederošai infrastruktūrai, proti, Londonas autobusu braukšanas joslām, par kuru izmantošanu šiem taksometriem neliek maksāt, un, otrkārt, sakarā ar atbrīvojumu no pienākuma maksāt naudas sodus, kas tiem ir, izmantojot šādas joslas.
- 36 Kas attiecas uz otro norādīto argumentu iepriekšējā punktā, kas ir jāaplūko vispirms, uzreiz ir jānorāda, ka jebkurai juridiskajai sistēmai ir raksturīgs tas, ka uzvedība, kas iepriekš tiek definēta kā likumīga un atļauta, nepakļauj tiesību subjektus sankcijām.
- 37 Pamatlietā nav strīda par to, ka tas, ka Londonas taksometri var izmantot Londonas autobusu braukšanas joslas, netiekot sodīti ar naudas sodiem, izriet no šiem taksometriem piešķirtās atļaujas atbilstoši autobusu braukšanas joslu politikai izmantot šīs joslas stundās, kad tiek piemēroti pārvietošanās ierobežojumi.
- 38 Ciktāl *Eventech* balsta savu argumentāciju apgalvotā līdzībā starp šīs lietas faktiskajiem un juridiskajiem apstākļiem un faktiskajiem un juridiskajiem apstākļiem lietā, kurā tika pasludināts spriedums *Komisija/Nīderlande* (C-279/08 P, EU:C:2011:551), ir jākonstatē, ka šie apstākļi atšķiras no pamatlīetas apstākļiem.

- 39 Sprieduma Komisija/Nīderlande (EU:C:2011:551) 106. punktā Tiesa konstatēja, ka attiecīgais pasākums varētu radīt papildu slogu valsts iestādēm, atbrīvojot no pienākuma maksāt naudas sodus vai citām finansiālām sankcijām, jo Nīderlandes Karaliste uzņēmumiem, kam ir piemērojams attiecīgais pasākums, ir sniegusi iespēju nopirkt emisijas kvotas, lai izvairītos no naudas sodu maksāšanas, kuri, ja šādu tiesību nebūtu, būtu maksājami, jo šie uzņēmumi pārsniegtu savu slāpekļa oksīda emisiju likumisko robežu.
- 40 Savukārt pamatlietā nav strīda par to, ka katra neatļauta autobusu braukšanas joslu izmantošana rada pārkāpumu, par ko pienākas naudas sods, un ka kompetentās iestādes nav izveidojušas nekādu līdzekli, kas ļautu izvairīties no šādiem naudas sodiem. Turklāt no šī sprieduma 37. punktā secinātā izriet, ka tas, ka Londonas taksometri var izmantot šīs joslas, netiekot aplikti ar naudas sodu, izriet nevis no tā, ka publiskā vara būtu atteikusies iekasēt maksājamos naudas sodus, bet no taksometriem piešķirtās atļaujas izmantot šīs joslas.
- 41 Tādējādi tas, ka Londonas taksometriem nav jāmaksā naudas sodi par autobusu braukšanas joslu izmantošanu, nerada papildu slogu publiskajai varai, kas varētu likt izmantot valsts līdzekļus.
- 42 Kas attiecas uz pirmo argumentu, ko norādījis *Eventech*, par preferenciālu piekļuvi transporta infrastruktūrai, ko finansē valsts, par kuras izmantošanu nekādi finansiāli maksājumi netiek prasīti no Londonas taksometriem, protams, ir tiesa, kā to norāda šis uzņēmums, ka Tiesa ir nospriedusi, ka finansējums, valsts iestādēm kā akcionāriem iepludinot kapitālu, lai izveidotu infrastruktūru, kas tiek izmantota tautsaimnieciski, var izpausties kā valsts atbalsta piešķiršana (skat. šajā ziņā spriedumu *Mitteldeutsche Flughafen* un *Flughafen Leipzig-Halle*/Komisija, C-288/11 P, EU:C:2012:821, 43. un 44. punkts).
- 43 Tomēr pamatlietā, pirmkārt, nav strīda par to, ka attiecīgos satiksmes ceļus vispār un tajā ietilpstošās autobusu braukšanas joslas konkrēti valsts iestādes neizmanto tautsaimnieciski. Kā to Tiesas sēdē apstiprināja gan *Eventech*, gan *TfL*, šo ceļu un šo joslu izmantošana ir bezmaksas.
- 44 No tā izriet, ka atbilstoši autobusu braukšanas joslu izmantošanas politikai valsts vara neatsakās no ieņēmumiem, kas tiktu iekasēti, ja šādas politikas nebūtu.
- 45 Otrkārt, ir jāatgādina, ka pasākums, par ko ir pamatlieta, attiecas nevis uz finansējumu autobusu braukšanas joslu izbūvei, bet uz preferenciālu piekļuvi tām. Ir jāpiebilst, ka no Tiesai pieejamajiem lietas materiāliem viennozīmīgi izriet, ka šīs līnijas netika izbūvētas par labu konkrētam uzņēmumam vai tādai konkrētai uzņēmumu kategorijai kā Londonas taksometri, vai pat autobusu pakalpojumu sniedzējiem, un netika tiem piešķirtas pēc izbūvēšanas, bet ka tās tika izbūvētas kā Londonas ceļu tīkla elements un vispirms, lai atvieglotu sabiedrisko transportu, izmantojot autobusu, neatkarīgi no tā, vai šī publiskā pakalpojuma organizācija ietilpst valsts vai privātajā jomā.
- 46 Šo apsvērumu gaismā ar *Eventech* argumentāciju, kas rezumēta šī sprieduma 35. punktā, uzdotais jautājums, kā to savu secinājumu 24. punktā norāda ģenerālvokāts, ir, vai tādos apstākļos, kādi ir pamatlietā, kompetentajām valsts iestādēm atbilstīgi LESD 107. panta 1. punktā ir jāsaņem no lietotājiem, kuriem ir preferenciālas tiesības piekļūt publiskai infrastruktūrai, atlīdzība atbilstoši šādu tiesību ekonomiskajai vērtībai.
- 47 Ir jāuzsver, ka šis jautājums pats par sevi neattiecas uz valsts līdzekļu izmantošanas kritēriju, bet attiecas uz to, vai autobusu braukšanas joslu politika, ar kuru *TfL* cenšas īstenot mērķi nodrošināt drošu un efektīvu transporta sistēmu, kas ir paredzēts valsts tiesiskajā regulējumā, ir jāuzskata par tādu, ar kuru tās izmantotājiem piešķir ekonomisku priekšrocību LESD 107. panta 1. punkta izpratnē, kura ietilpst Savienības tiesību tvērumā valsts atbalsta jomā un kuras ekonomiskā vērtība ir jāprasa no šiem priekšrocības izmantotājiem.



- 48 Šajā ziņā, kā to norāda Eiropas Komisija un EBTA Uzraudzības iestāde, ir jāuzskata, ka tad, kad valsts šis valsts tiesiskajā regulējumā paredzēta mērķa īstenošanai publiskas infrastruktūras, ko valsts iestādes neizmanto tautsaimnieciski, lietotājiem piešķir preferenciālas piekļuves tiesības tai, tā nebūt uzreiz nerada ekonomisku priekšrocību LESD 107. panta 1. punkta izpratnē.
- 49 Turklāt ir jāuzsver, ka iecerētā mērķa identificēšana principā izriet vienīgi no kompetento valsts iestāžu pilnvarām un ka pēdējam minētajām ir jābūt plašai rīcības brīvībai attiecībā gan uz nepieciešamību reglamentējoša mērķa īstenošanai atteikties no potenciāliem ieņēmumiem, gan pienācīgu piešķiršanas kritēriju identificēšanu, kuri tomēr ir jānosaka iepriekš un pārredzami un kuriem būtu jābūt nediskriminējošiem.
- 50 Pamatlietā nav strīda par to, ka preferenciālas piekļuves tiesības ir autobusu braukšanas joslu izmantošanas tiesības, ka šīm tiesībām ir ekonomiska vērtība, ka tās piešķir ceļu satiksmes jomā kompetentā iestāde, ka no ceļu satiksmes jomā piemērojamā tiesiskā regulējuma izriet, ka attiecīgā tiesiskā regulējuma iecerētais mērķis ir nodrošināt drošu un efektīvu transporta sistēmu, ka ne attiecīgais ceļu tīkls, ne autobusu braukšanas joslas netiek izmantotas tautsaimnieciski, ka piešķiršanas kritērijs ir taksometra pakalpojumu sniegšana Londonā, ka šis kritērijs tika noteikts iepriekš un pārredzamā veidā un, visbeidzot, ka pret visiem šādu pakalpojumu sniedzējiem ir vienlīdzīga attieksme.
- 51 Kas attiecas uz saiknes esamību starp reglamentējoša mērķa nodrošināt drošu un efektīvu transporta sistēmu īstenošanu un atteikšanos atbilstoši autobusu braukšanas joslu politikai no potenciāliem ieņēmumiem, kā to pamatoti norāda ģenerālvokāts savu secinājumu 30. punktā, nevar tikt izslēgts, ka atlīdzības iekasēšana no Londonas taksometriem, kas atbilst ekonomiskajai vērtībai, kas ir to tiesībām piekļūt autobusu joslām, varētu vismaz apdraudēt daļēji šī mērķa īstenošanu, jo tas varētu atturēt daļu Londonas taksometru izmantot šīs joslās.
- 52 Turklāt, ņemot vērā Londonas taksometru īpašības, kādas tās ir izklāstītas šī sprieduma 4.–11. punktā, kompetentās valsts iestādes varēja saprātīgi uzskatīt, ka piekļuve šiem taksometriem autobusu braukšanas joslām varētu veicināt Londonas ceļu transporta sistēmas efektivitāti un ka tādējādi attiecīgo tiesību piešķiršanas kritērijs, proti, taksometra pakalpojumu sniegšana Londonā, var ļaut īstenot iecerēto mērķi.
- 53 Iepriekš minēto apsvērumu gaismā ir vēlreiz jāpārbauda, vai kompetentās iestādes noteikto piekļuves tiesību piešķiršanas kritērijs attiecas uz skartajiem tirgus dalībniekiem nediskriminējot. Kā to savu secinājumu 35. punktā norāda ģenerālvokāts, šī pārbaude būtībā sakrīt ar pārbaudi, vai autobusu braukšanas joslu politika piešķir Londonas taksometriem selektīvu ekonomisko priekšrocību. Tādējādi šis jautājums ir jāaplūko, kad tiks pārbaudīta šādas priekšrocības esamība.
- 54 Šajā ziņā ir jāatgādina, ka LESD 107. panta 1. punktā principā ir aizliegts atbalsts, “dodot priekšroku konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai”, proti, selektīvs atbalsts (spriedums *Mediaset* /Komisija, C-403/10 P, EU:C:2011:533, 36. punkts).
- 55 Šajā ziņā no Tiesas pastāvīgās judikatūras izriet, ka LESD 107. panta 1. punktā ir paredzēts pienākums noteikt, vai valsts pasākums konkrētajā tiesiskajā režīmā var radīt priekšrocību “konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai” atšķirībā no pārējiem, kuri, ņemot vērā šī režīma mērķi, faktiskā un juridiskā ziņā ir līdzīgā situācijā (spriedums *Mediaset*/Komisija (EU:C:2011:533, 36. punkts).
- 56 Ar otru jautājuma otro apakšjautājumu iesniedzējtiesa aicina Tiesu piešķirtās priekšrocības iespējamā selektīvā rakstura konstatēšanai būtībā novērtēt, vai attiecīgais pasākums ievieš nošķirumu starp operatoriem, kuri, ņemot vērā iecerēto mērķi, ir salīdzināmā faktiskā un juridiskā situācijā.

- 57 Šajā ziņā ir jāuzsver, ka Londonas taksometru un *PHV* attiecīgo situāciju identificēšana, kā arī šo situāciju iespējamās salīdzināmības vērtējums ir iesniedzējtiesas kompetencē, kurai vienīgajai ir zināmi atbilstošie faktiskie un juridiskie apstākļi.
- 58 Tomēr, pamatojoties uz tās rīcībā esošajos lietas materiālos esošajiem elementiem, Tiesa var sniegt iesniedzējtiesai noderīgas norādes tai veicamajam novērtējumam.
- 59 Šajā ziņā ir jānorāda, pirmkārt, ka Londonas taksometru un *PHV* faktiskās un juridiskās situācijas identificēšana nebūtu jāaprobežo ar to tirgus segmentu, kurā šīs divas pasažieru transporta kategorijas konkurē tieši, proti, iepriekšējās rezervācijas segments. Nevar nopietni apšaubīt, ka visi braucieni, ko veic Londonas taksometri un *PHV*, var ietekmēt transporta sistēmas drošumu un efektivitāti visos Londonas ceļu satiksmes ceļos kopumā.
- 60 Otrkārt, ir jāņem vērā, ka atbilstoši to juridiskajam statusam tikai Londonas taksometri var piedāvāt savus pakalpojumus, viņiem ir pienākums uzņemt pasažierus, tiem ir jābūt atpazīstamiem un jāspēj transportēt personas, kas pārvietojas ratiņkrēslā, un to šoferiem jāizraksta rēķini par saviem pakalpojumiem, izmantojot taksometru skaitītāju, un ir jābūt īpaši padziļinātām zināšanām par Londonas pilsētu.
- 61 No tā izriet, ka Londonas taksometri un *PHV* ir pietiekami atšķirīgā faktiskajā un juridiskajā situācijā, lai uzskatītu, ka tie nav salīdzināmi un ka autobusu braukšanas joslu politika nepiešķir Londonas taksometriem selektīvu ekonomisku priekšrocību.
- 62 Šādos apstākļos vairs nav jāatbild uz otrā jautājuma trešo apakšjautājumu.
- 63 Ņemot vērā visus iepriekšminētos apsvērumus, uz pirmo un otro jautājumu ir jāatbild, ka tas, ka drošas un efektīvas transporta sistēmas izveidošanai Londonas taksometriem tiek atļauts pārvietoties pa autobusu braukšanas joslām, kas izveidotas uz publiskajiem ceļiem, stundās, kurās ir piemērojami pārvietošanās ierobežojumi šajās joslās, vienlaicīgi liedzot *PHV* tajās pārvietoties, izņemot, lai uzņemtu vai izsēdinātu pasažierus, kas tos ir iepriekš rezervējuši, nešķiet ietveram valsts līdzekļu izmantošanu un šiem taksometriem piešķiram selektīvu ekonomisko priekšrocību LESD 107. panta 1. punkta izpratnē, kas tomēr ir jāpārbauda iesniedzējtiesai.

#### *Par trešo jautājumu*

- 64 Ar trešo jautājumu iesniedzējtiesa būtībā jautā, vai tas, ka drošas un efektīvas transporta sistēmas izveidošanai Londonas taksometriem tiek atļauts pārvietoties pa autobusu braukšanas joslām, kas izveidotas uz publiskajiem ceļiem, stundās, kurās ir piemērojami pārvietošanās ierobežojumi šajās joslās, vienlaicīgi liedzot *PHV* tajās pārvietoties, izņemot, lai uzņemtu vai izsēdinātu pasažierus, kas tos ir iepriekš rezervējuši, ietekmē tirdzniecību starp dalībvalstīm LESD 107. panta 1. punkta izpratnē.
- 65 Šajā ziņā ir jāatgādina, ka atbilstoši Tiesas pastāvīgajai judikatūrai, lai valsts pasākums varētu tikt atzīts par valsts atbalstu, ir nevis jāpierāda, ka atbalsts patiešām ietekmē tirdzniecību dalībvalstu starpā un traucē konkurencei, bet tikai jāpārbauda, vai šis atbalsts var ietekmēt šo tirdzniecību un draudēt izkropļot konkurenci (spriedums *Libert* u.c., C-197/11 un C-203/11, EU:C:2013:288, 76. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 66 It īpaši, ja dalībvalsts piešķirts atbalsts nostiprina kāda uzņēmuma stāvokli attiecībā pret citiem konkurējošiem uzņēmumiem Kopienas iekšējā tirdzniecībā, ir jāuzskata, ka atbalsts ir ietekmējis minēto tirdzniecību (skat. šajā ziņā spriedumu *Libert* u.c., EU:C:2013:288, 77. punkts un tajā minētā judikatūra).

- 67 Šajā ziņā nav vajadzīgs, lai uzņēmums, kas saņem atbalstu, pats piedalītos Kopienas iekšējā tirdzniecībā. Ja dalībvalsts piešķir atbalstu kādam uzņēmumam, darbība tā valstī var saglabāties tāda pati vai pieaugt, taču tādējādi tiek samazinātas citās dalībvalstīs reģistrētu uzņēmumu izredzes iekļūt šīs dalībvalsts tirgū (skat. šajā ziņā spriedumu *Libert* u.c., EU:C:2013:288, 78. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 68 Turklāt atbilstoši Tiesas judikatūrai nav sliekšņa vai procentuālās robežas, kuru nesasniedzot, var uzskatīt, ka tirdzniecība starp dalībvalstīm netiek ietekmēta. Atbalsta salīdzinoši nelielā nozīme vai atbalsta saņēmēja uzņēmuma salīdzinoši mērenais lielums *a priori* neizslēdz iespēju, ka tirdzniecība starp dalībvalstīm ir ietekmēta (spriedums *Altmark Trans* un *Regierungspräsidium Magdeburg*, C-280/00, EU:C:2003:415, 81. punkts).
- 69 Tādējādi nosacījums, ka atbalstam jābūt tādām, kas var iespaidot tirdzniecību starp dalībvalstīm, nav atkarīgs no piedāvāto transporta pakalpojumu lokālā vai reģionālā rakstura vai arī no attiecīgās darbības jomas apjoma (spriedums *Altmark Trans* un *Regierungspräsidium Magdeburg*, EU:C:2003:415, 82. punkts).
- 70 Pamatlietā ir jāuzskata, ka nevar tikt izslēgts, ka autobusu braukšanas joslu politikas rezultātā *PHV* mazāk pievilcīga var kļūt pakalpojumu sniegšana Londonā, tā rezultātā ar to tiek samazinātas citās dalībvalstīs reģistrētu uzņēmumu iespējas iekļūt šajā tirgū, kas ir jāpārbauda iesniedzējtiesai.
- 71 No tā izriet, ka uz trešo jautājumu ir jāatbild, ka nevar tikt izslēgts, ka tas, ka drošas un efektīvas transporta sistēmas izveidošanai Londonas taksometriem tiek atļauts pārvietoties pa autobusu braukšanas joslām, kas izveidotas uz publiskajiem ceļiem, stundās, kurās ir piemērojami pārvietošanās ierobežojumi šajās joslās, vienlaicīgi liedzot *PHV* tajās pārvietoties, izņemot, lai uzņemtu vai izsēdinātu pasažierus, kas tos ir iepriekš rezervējuši, varētu ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm LESD 107. panta 1. punkta izpratnē, kas ir jāpārbauda iesniedzējtiesai.

### Par tiesāšanās izdevumiem

- 72 Attiecībā uz pamatlietas pusēm šī tiesvedība ir stadija procesā, kuru izskata iesniedzējtiesa, un tā lem par tiesāšanās izdevumiem. Izdevumi, kas radušies, iesniedzot apsvērumus Tiesai, un kas nav minēto pušu izdevumi, nav atlīdzināmi.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (otrā palāta) nospriež:

- 1) **tas, ka drošas un efektīvas transporta sistēmas izveidošanai Londonas taksometriem tiek atļauts pārvietoties pa autobusu braukšanas joslām, kas izveidotas uz publiskajiem ceļiem, stundās, kurās ir piemērojami pārvietošanās ierobežojumi šajās joslās, vienlaicīgi liedzot *PHV* tajās pārvietoties, izņemot, lai uzņemtu vai izsēdinātu pasažierus, kas tos ir iepriekš rezervējuši, nešķiet ietveram valsts līdzekļu izmantošanu un šiem taksometriem piešķiram selektīvu ekonomisko priekšrocību LESD 107. panta 1. punkta izpratnē, kas tomēr ir jāpārbauda iesniedzējtiesai;**
- 2) **nevar tikt izslēgts, ka tas, ka drošas un efektīvas transporta sistēmas izveidošanai Londonas taksometriem tiek atļauts pārvietoties pa autobusu braukšanas joslām, kas izveidotas uz publiskajiem ceļiem, stundās, kurās ir piemērojami pārvietošanās ierobežojumi šajās joslās, vienlaicīgi liedzot *PHV* tajās pārvietoties, izņemot, lai uzņemtu vai izsēdinātu pasažierus, kas tos ir iepriekš rezervējuši, varētu ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm LESD 107. panta 1. punkta izpratnē, kas ir jāpārbauda iesniedzējtiesai.**

[Paraksti]