



Judikatūras krājums

ĢENERĀLADVOKĀTA NILSA VĀLA [*NILS WAHL*]
SECINĀJUMI,
sniegti 2016. gada 21. decembrī¹

Lieta C-253/16

**Flibtravel International SA,
Leonard Travel International SA**
pret
**AAL Renting SA,
Haroune Tax SPRL,
Saratax SCS,
Ryad SCRI,
Taxis Bachir & Cie SCS**
un citi

(Cour d'appel de Bruxelles (Briseles Apelācijas tiesa, Beļģija) lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu)

LESD 96. panta 1. punkts — Piemērošanas joma — Valsts tiesiskais regulējums par taksometru pakalpojumu sniegšanas nosacījumiem — Transportlīdzekļu nomas ar šoferi pakalpojumi — Aizliegums veidot klientu grupas — Aizliegums pievilināt klientus — Aizliegums nodot pasažieru rīcībā atsevišķas sēdvietas — Aizliegums iepriekš noteikt galamērķi

1. Šis lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu attiecas uz vienu no, iespējams, mazāk zināmiem Līguma par Eiropas Savienības darbību noteikumiem. Tajā tiek aplūkots LESD 96. panta 1. punkts. Šajā normā dalībvalstīm ir aizliegts bez Komisijas atļaujas pārvaldājumiem Eiropas Savienībā uzlikt tādas likmes un izvirzīt tādus nosacījumus, ar kuriem tiek atbalstītas vai aizsargātas viena vai vairāku uzņēmumu vai nozaru intereses. Tiesa līdz šim nav devusi norādījumus par šīs normas interpretāciju saistībā ar prejudiciālā nolēmuma tiesvedību.

2. Ņemot vērā LESD 96. panta 1. punkta relatīvo neskaidrību un nenoteiktību attiecībā uz tā piemērošanas jomu, iesniedzējtiesa lūdz Tiesai noteikt, vai šī norma ir jāpiemēro attiecībā uz valsts tiesisko regulējumu, kurā ir reglamentēti nosacījumi, saskaņā ar kuriem Briseles reģionā ir sniedzami taksometru pakalpojumi.

3. Turpinājumā norādīšu iemeslus, kāpēc LESD 96. panta 1. punkts nav piemērojams tādos apstākļos, kādi pamato šo lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu.

¹ — Oriģinālvaloda – angļu.

I. Tiesiskais regulējums

A. Savienības tiesības

4. LESD VI sadaļas “Transports” 96. pantā ir noteikts:

1. Dalībvalstīm aizliegts bez Komisijas atļaujas pārvadājumiem Savienībā uzlikt tādas likmes un izvirzīt tādus nosacījumus, kas kaut mazliet atbalsta vai aizsargā viena vai vairāku uzņēmumu vai nozaru intereses.
2. Komisija pēc savas ierosmes vai pēc dalībvalsts lūguma pārbauda 1. punktā minētās likmes un nosacījumus, īpaši ņemot vērā gan atbilstīgās reģionālās ekonomikas politikas prasības, mazāk attīstītu reģionu vajadzības un problēmas reģionos, kurus iespaido politiskais stāvoklis, gan arī šādu likmju un nosacījumu ietekmi uz dažādu transporta veidu konkurenci.

[..]”

B. Valsts tiesības

5. 1995. gada 27. aprīļa *Ordonnance relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur* (Rikojums par taksometra pakalpojumiem un transportlīdzekļu nomas ar šoferi pakalpojumiem) ir iekļautas šādas normas:

“2. pants Šajā rīkojumā:

1. “taksometru pakalpojumi” – pakalpojumi, kas nodrošina pasažieru pārvadājumus transportlīdzeklī ar šoferi par maksu un kuri atbilst šādiem nosacījumiem:

[..]

- c) ja transportlīdzeklis tiek izmantots kā taksometrs, tad pārvadājuma sniegšana attiecas uz visu transportlīdzekli, nevis uz katru atsevišķo vietu tajā vai, ja transportlīdzeklis ar Briseles reģiona valdības atļauju tiek izmantots kā kolektīvs taksometrs, tad pārvadājuma sniegšana attiecas uz katru atsevišķo vietu, nevis uz pašu transportlīdzekli;

- d) galamērķi nosaka klients;

2. “transportlīdzekļu nomas ar šoferi pakalpojumi” – visi pasažieru pārvadājumi par maksu, ko veic ar mehāniskajiem transportlīdzekļiem, kas nav taksometru pakalpojumi un kurus nodrošina ar vieglajiem pasažieru transportlīdzekļiem, jaukta tipa transportlīdzekļiem vai mikroautobusiem, izņemot transportlīdzekļus, kas aprīkoti kā ātrās palīdzības automobiļi;

[..]

3. pants Nevienam nav tiesību bez [Briseles reģiona] Valdības atļaujas būt par viena vai vairāku tādu transportlīdzekļu taksometru pakalpojumu operatoru, kuri izbrauc no koplietošanas ceļa vai jebkuras citas vietas, kas ir slēgta koplietošanas satiksmei un kas atrodas Briseles reģionā.

[..]

16. pants Nevienam nav tiesību bez [Briseles reģiona] Valdības atļaujas Briseles reģionā būt par automašīnu nomas pakalpojumu ar šoferi operatoru, izmantojot vienu vai vairākus transportlīdzekļus.

Tikai tie operatori, kuriem ir [Briseles reģiona] Valdības izsniegta atļauja, var sniegt pakalpojumus, kuru sākumpunkts izmantotājam atrodas Briseles reģionā.”

6. 2007. gada 29. marta *Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur* (Briseles reģiona valdības Lēmums par taksometru pakalpojumiem un transportlīdzekļu nomas ar šoferi pakalpojumiem)², kurā grozījumi izdarīti ar 2014. gada 27. marta dekrētu³, ir noteikts:

“31. pants. Šoferiem ir aizliegts:

[..]

7. pievilināt klientus vai tos likt pievilināt citiem;

[..].”

II. Fakti, tiesvedība un prejudiciālie jautājumi

7. Apelācijas sūdzības iesniedzējas pamatlietā *Flibtravel International SA* un *Leonard Travel International SA* ir komercsabiedrības, kas ir regulāru autobusu pārvadājumu maršrutā starp Briseles dzelzceļa Dienvidu staciju [*gare du Midi*] un Šarleruā [*Charleroi*] lidostu (Beļģija) operatores.

8. Pretī autobusu stāvvietai Dienvidu stacijā stāv mikroautobusu veida taksometri, kuri galvenokārt brauc uz Šarleruā lidostu. Lai piedāvātu ceļotājiem braucienam izmantot taksometrus, par samaksu EUR 13 no personas, šoferi uzrunā ceļotājus, kuri iznāk no stacijas un dodas autobusu virzienā. Dažkārt šoferi rāda nelielus laminētus plakātus, kuriem vienā pusē rakstīts “shuttle to airport Charleroi [EUR 13]” [maršruta taksometrs uz Šarleruā lidostu (EUR 13)] ar šāda maršruta taksometra un lidmašīnas fotogrāfiju, bet plakāta otrā pusē – norāde “bus [EUR 17]” [autobuss (EUR 17)]. Taksometri dodas ceļā, kad mikroautobusā ir septiņi vai astoņi pasažieri.

9. Apelācijas sūdzības iesniedzējas apgalvo, ka iepriekš aprakstītā rīcība notiek, pārkāpjot regulējumu, kas piemērojams taksometru pakalpojumiem, un prasa tās izbeigšanu.

10. Ar 2015. gada 11. februāra spriedumu pirmās instances tiesa noraidīja prasību, pamatojoties uz to, ka pārņemtie fakti nav pietiekami pierādīti.

11. Pēc tam ar 2015. gada 13. jūlija pieteikumu apelācijas sūdzības iesniedzējas vērsās *Cour d'appel de Bruxelles* (Briseles Apelācijas tiesa, Beļģija). Apelācijas tiesa uzskatīja, ka šie fakti ir pierādīti.

12. Iesniedzējtiesa konstatēja, ka sūdzības pamatā esošā prakse ir spēkā esošā tiesiskā regulējuma pārkāpums un prasība tādējādi šķiet pamatota. Tomēr, šaubīdamās par šā tiesiskā regulējuma atbilstību Savienības tiesībām, iesniedzējtiesa nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:

“1) Vai LESD 96. panta 1. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka tas ir piemērojams dalībvalsts taksometru operatoru noteiktajām cenām un noteikumiem, ja:

- a) attiecīgo braucienus ar taksometru laikā tikai retos gadījumos tiek izbraukts ārpus valsts robežām,

2 — *Moniteur belge*, 2007. gada 3. maijs, 23526. lpp.

3 — *Moniteur belge*, 2014. gada 17. aprīlis, 33241. lpp.

- b) lielu daļu attiecīgo taksometru klientu veido Eiropas Savienības pilsoņi un iedzīvotāji, kuri nav attiecīgās dalībvalsts pilsoņi vai iedzīvotāji, un
 - c) konkrētajos lietas apstākļos strīdīgie braucieni ar taksometru ļoti bieži pasažierim ir tikai garāka ceļojuma posms, kura galamērķis vai izbraukšanas punkts ir cita Eiropas Savienības dalībvalsts, kas nav attiecīgā Savienības dalībvalsts?
- 2) Vai LESD 96. panta 1. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka tas ir piemērojams tādiem izmantošanas noteikumiem, izņemot noteikumus par braukšanas maksām un noteikumus par atļaujas veikt attiecīgo pārvadāšanas darbību iegūšanu, kā šajā lietā – aizliegumam taksometru operatoriem pasažiera rīcībā nodot vienu atsevišķu vietu, nevis visu transportlīdzekli, un aizliegumam šiem operatoriem pašiem noteikt klientiem piedāvātā brauciena galamērķi, kā rezultātā šiem operatoriem tiek liegts veidot tādu pasažieru grupas, kuriem ir viens galamērķis?
- 3) Vai LESD 96. panta 1. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka ar to ir aizliegti, izņemot ar Komisijas atļauju, tādi pasākumi kā otrajā jautājumā minētie:
- a) kuru vispārējais mērķis citu mērķu starpā ir aizsargāt taksometru operatorus pret transportlīdzekļu nomas ar šoferi uzņēmumu konkurenci un
 - b) kuru īpašais mērķis konkrētajos šīs lietas apstākļos ir aizsargāt autobusu operatorus pret taksometru operatoriem?
- 4) Vai LESD 96. panta 1. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka ar to ir aizliegts, izņemot ar Komisijas atļauju, tāds pasākums, ar kuru ir noteikts aizliegums taksometru operatoriem pievilināt pasažierus, ja šā pasākuma sekas ir tādas, ka šajos konkrētajos lietas apstākļos tiek samazināta to iespēja iegūt konkurējošā autobusu pakalpojuma klientus?"

13. Rakstveida apsvērumus iesniedza *Flibtravel International*, *Leonard Travel International*, *Saratax SCS* un *AAL Renting SA*, kā arī Komisija. Saskaņā ar Tiesas Reglamenta 76. panta 2. punktu tiesas sēde nav notikusi.

III. Vērtējums

A. Ievada apsvērumi

14. Iesniedzējtiesa ir uzdevusi Tiesai vairākus jautājumus. Lai gan šajos jautājumos problēma ir aplūkota no mazliet atšķirīgiem skatpunktiem, to visu mērķis būtībā ir noteikt LESD 96. panta 1. punkta piemērošanas jomu. Konkrētāk, galvenais jautājums ir šāds: vai šī norma ir piemērojama valsts tiesiskajam regulējumam, kurā ietverti taksometru pakalpojumu sniegšanas nosacījumi?

15. Ņemot vērā tikai LESD 96. panta 1. punkta formulējumu, iesniedzējtiesas šaubas par šīs normas darbības jomu ir zināmā mērā saprotamas. Tomēr, ņemot vērā šīs normas plašāko (vēsturisko un sistēmisko) kontekstu un mērķi, ātri jāizkļiedē jebkuras šaubas par to, vai LESD 96. pants būtu piemērojams tādos apstākļos, kādi ir šīs lietas pamatā.

16. Patiešām, kā jau norādīts iepriekš, LESD 96. pantu neparasti maz ir izmantojusi ne tikai Komisija, bet arī Tiesa savā judikatūrā. Tādēļ šīs normas interpretācija ir jāsaista ar tās plašāko sistēmisko kontekstu, atceroties arī vēsturiskās iezīmes un Eiropas Savienības dibinātāju diskusijas par šo normu.

B. LESD 96. panta 1. punkta piemērošanas joma

1. Vēsturiska norma

17. LESD 96. pants ir palicis lielā mērā nemainīgs kopš Eiropas integrācijas sākuma. Tā 1. punktā ir aplūkotas likmes un nosacījumi, kas saistīti ar jebkuru atbalsta vai aizsardzības elementu viena vai vairāku konkrētu uzņēmumu vai nozaru interesēs attiecībā uz pārvadājumiem Savienībā. Ņemot vērā tā izcelsmi, kas izsekojama līdz pat EOTK līgumam, LESD 96. pants, it īpaši tā 1. punkts, ir ievietojams tā vēsturiskajā kontekstā.

18. No šī vēsturiskā konteksta ir redzams, kāpēc, no vienas puses, LESD 96. pantā minētie pārvadājumi ir jāsaprot kā norāde uz preču (bet ne pasažieru) pārvadājumiem un kāpēc, no otras puses, šeit attiecīgās likmes un nosacījumi sastāv tikai no dalībvalstu noteiktajiem tarifiem un nosacījumiem, kas var ietekmēt finansiālos nosacījumus, pie kādiem preces tiek pārvadātas.

19. Sagatavošanas dokumentos, kas attiecas uz EEK līguma 80. pantu, tagadējo LESD 96. pantu, nepārprotami ir paskaidrots, ka minētās normas mērķis ir nodrošināt, lai cenas un nosacījumi, ko dalībvalstis piemēro pārvadājumiem, nebūtu saistīti ar muitas nodokļiem līdzvērtīgu iedarbību vai diskrimināciju vai subsīdijām attiecībā uz pārvadājamām precēm⁴. Pamatojoties uz to vien, man šķiet skaidrs, ka LESD 96. panta 1. punkta mērķis ir aizsargāt preču brīvu apriti, nevis transporta operatoru konkurences situāciju kā tādu. Vienkārši sakot, šajā normā ir aizliegti valsts pasākumi, it īpaši speciāli transporta tarifi attiecībā uz īpašām precēm, kas ir saistīti ar ekonomiskām priekšrocībām konkrētiem uzņēmumiem vai nozarēm.

20. LESD 96. panta 2. punktā ir norādīts uz tādu pašu secinājumu. Šajā normā ir uzskaitīts iespējamais pamatojums (mazāk attīstītu reģionu vajadzības un problēmas reģionos, kurus iespaido politiskais stāvoklis) pasākumiem, kas aizliegti saskaņā ar LESD 96. panta pirmo daļu. Uzmanība nepieciešamībai palīdzēt reģioniem, kas saskārušies ar finansiālām vai politiskām grūtībām, manuprāt, apstiprina, ka izvērtējamā norma neregulē pārvadāšanas pakalpojumu sniegšanu. Patiešām, reģionālās atšķirības vai problēmas, kas radušās no politiskajiem apstākļiem, diez vai var tikt novērstas, izturoties labvēlīgāk pret noteiktiem pārvadāšanas pakalpojumu sniedzējiem, salīdzinot ar citiem. Faktiski, kā liecina ierobežots skaits Komisijas pieņemto lēmumu šajā jomā⁵, LESD 96. panta 2. punkts attiecas uz dalībvalstu izmantotajām izdevīgākām cenām un nosacījumiem par labu precēm, kuru izcelsme ir no skartajiem reģioniem⁶.

4 — *Comité Intergouvernemental créé par la Conférence de Messine, Rapport des Chefs de Délégation aux Ministres des Affaires Étrangères*, 1956. gada 21. aprīlis, *Mae* 120 F/56 (*Corrigé*), (Delegāciju vadītāju ziņojums ārlietu ministriem; turpmāk tekstā – “*Spaak* ziņojums”), 67.–69. lpp. Minētajā ziņojumā tostarp ir paskaidrots, ka ar atbalsta tarifiem atsevišķām precēm ir jārikojas līdzīgi kā ar subsīdijām.

5 — Komisijas 1962. gada 16. februāra Lēmums, ar kuru atļauts Itālijas valsts dzelzceļa īpašs tarifs Nr. 201 (OV, Speciālizdevums angļu valodā, Otrā sērija IV, 3. lpp.); Komisijas 1964. gada 26. februāra Lēmums 64/160/EEK, ar kuru atļauts atstāt spēkā *Société nationale des chemins de fer français (SNCF)* pielikumu B ter “Conditions générales d’application des tarifs pour le transport des marchandises” (CGATM) (OV, Speciālizdevums angļu valodā, Otrā sērija IV, 14. lpp.); Komisijas 1979. gada 11. oktobra Lēmums 79/873/EEK, ar kuru atļauts Itālijas valsts [dzelzceļa] īpašs tarifs Nr. 201 (OV 1979, L 269, 29. lpp.); Komisijas 1979. gada 11. oktobra Lēmums 79/874/EEK, ar kuru atļauti īpaši tarifu pasākumi dažu preču pārvadājumiem pa dzelzceļu un autoceļiem Francijā (OV 1979, L 269, 31. lpp.), un Komisijas 1991. gada 18. septembra Lēmums 91/523/EEK, ar kuru atcelti Itālijas dzelzceļa piemērotie atbalsta tarifi rūdas beramkravu un preču pārvadājumiem, ko ražo un pārstrādā Sicīlijā un Sardīnijā (OV 1991, L 283, 20. lpp.).

6 — Skat. arī rīkojumu, 2012. gada 18. jūnijs, *Transports Schiocchet – Excursions/Padome* un Komisija, T-203/11, nav publicēts, EU:T:2012:308, 39. un 40. punkts.

21. Kā jau ir kļuvis skaidrs no iepriekš minētā, LESD 96. pants nav paredzēts, lai nodrošinātu bezmaksas transporta pakalpojumu sniegšanu, nemaz nerunājot par vietējo taksometru pakalpojumiem. Patiesībā varētu jautāt, kādas joprojām ir LESD 96. panta funkcijas mūsdienu Eiropā⁷. Eiropas integrācijas sākumā šai normai noteikti bija sava nozīme⁸. Tā tas bija tādēļ, ka dalībvalstis pārvadājumu jomā dažos gadījumos protekcionalisma nolūkos piemēroja diskriminējošus tarifus.

22. Arī LESD 96. panta 1. punkta plašākā sistēmiskā kontekstā ir apstiprināts viedoklis, ka šajā Līguma normā nav reglamentēts tiesiskais regulējums, ar ko tiek reglamentēti taksometru pakalpojumi.

2. Sistēmiski apsvērumi

23. Sākumā ir vērts piebilst, ka gan LESD 95., gan 97. pantā ir aplūkota pārvadātāja izturēšanās pret klientiem (diskriminācija un rīcība, kuras iedarbība ir līdzvērtīga muitas nodokļiem). Tādā likumdošanas kontekstā šķistu negaidīts apgalvojums, ka tā vietā LESD 96. pantā ir aplūkots pavisam cits jautājums, proti, pakalpojumu sniegšanas brīvība transporta jomā.

24. Tomēr vispārliciecināmais arguments par šo uzskatu ir atrodams citur šajā Līgumā.

25. Visbūtiskākais ir tas, ka LESD 96. panta 1. punkta piemērošana valsts tiesiskajam regulējumam, kurā ir reglamentēta taksometru pakalpojumu sniegšana, būtu krasā pretstatā LESD 58. panta skaidrajam formulējumam. Šajā normā transporta pakalpojumi īpaši ir izslēgti no tā regulējuma darbības jomas, kas regulē pakalpojumu sniegšanas brīvību⁹. Tas nozīmē, ka pakalpojumu sniegšanas brīvība transporta kontekstā ir jāievieš ar kopējas transporta politikas palīdzību saskaņā ar LESD 91. pantu¹⁰. Tomēr šādi pasākumi līdz šim nav veikti.

26. Ņemot to vērā, ja tiktu pieņemts, ka LESD 96. panta 1. punktā ir ietverts ne tikai atbalsts tarifiem un nosacījumiem, kas attiecas uz pārvadājamām precēm, bet arī noteikumi, ko dalībvalstis pieņēmušas par nosacījumiem, saskaņā ar kuriem jāsniedz taksometru pakalpojumi, tas nozīmētu, izmantojot judikatūras kopumu, izstrādāt pārvadāšanas pakalpojumu kontroles mehānismu, kas neatšķiras no LESD 56. pantā ietvertā. Tas nebūtu vēlams, tostarp arī tāpēc, ka ar LESD 58. pantu transporta pakalpojumi īpaši ir izslēgti no LESD 56. panta darbības jomas, kā arī tāpēc, ka Savienības likumdevējs līdz šim nav pieņēmis sekundāros tiesību aktus, lai liberalizētu taksometru pakalpojumu sniegšanu saistībā ar kopējo transporta politiku.

27. Patiesībā LESD 96. panta 1. punkts attiecas nevis uz pakalpojumu brīvu sniegšanu transporta jomā, bet gan, kā paskaidrots, uz valsts pasākumiem, kas ir līdzīgi valsts atbalstam vienam vai vairākiem konkrētiem uzņēmumiem vai nozarēm. Tas tā ir tādēļ, ka valsts iestāžu reglamentējošām darbībām, lai nodrošinātu labvēlīgas pārvadājumu likmes un nosacījumus atsevišķām precēm, var būt ietekme, kas salīdzināma ar valsts atbalstu. Šajā nozīmē 96. pants ir *lex specialis* attiecībā uz pārvadājumu likmēm un nosacījumiem, salīdzinot ar LESD 107. pantā ietverto valsts atbalsta vispārējo aizliegumu. Tomēr, atšķirībā no LESD 107. panta, LESD 96. panta 1. punktā nav pieprasīts, lai pasākumi, uz kuriem attiecas rūpīga pārbaude, būtu saistīti ar valsts līdzekļu izmantošanu. Katrā ziņā, tāpat kā cita valsts atbalsta veidi, atbalsta tarifi un nosacījumi ir jāapstiprina Komisijai¹¹.

7 — Tika pat ieteikts, ka, ņemot vērā iekšējā tirgus attīstību pēc Vienotā Eiropas akta stāšanās spēkā 1986. gadā, LESD 96. panta nozīme ir mazinājusies, skat. Gard, L., "Article 76 CE", no: Pingel, I. (izd.), *Commentaire article par article des traités UE et CE*, 2. izdevums, Dalloz, Parīze, 2010, 675.–677. lpp., 677. lpp.

8 — Spriedumi, 1960. gada 10. maijs, Vācija/Augstā iestāde, 19/58, EU:C:1960:19, 234. lpp.; 1960. gada 10. maijs, *Compagnie des hauts fourneaux and fonderies de Givors* u.c./Augstā iestāde, no 27/58 līdz 29/58, EU:C:1960:20, 252. lpp., un 1969. gada 9. jūlijs, Itālija/Komisija, 1/69, EU:C:1969:34, 4. punkts.

9 — Spriedums, 2015. gada 1. oktobris, *Trijber* un *Harmesen*, C-340/14 un C-341/14, EU:C:2015:641, 47. punkts. Skat. arī ģenerāladvokāta M. Špunara [*M. Szpunar*] secinājumus apvienotajās lietās *Trijber* un *Harmesen*, C-340/14 un C-341/14, EU:C:2015:505, 27. punkts.

10 — Spriedumi, 1991. gada 7. novembris, *Pinaud Wieger*, C-17/90, EU:C:1991:416, 7. punkts, un 2010. gada 22. decembris, *Yellow Cab Verkehrsbetrieb*, C-338/09, EU:C:2010:814, 30. punkts.

11 — Skat. 5. zemsvītras piezīmi par ilustrējošiem piemēriem.

28. Pamatojoties uz iepriekš minēto, es secinu, ka LESD 96. panta 1. punkts nav piemērojams attiecībā uz tādiem dalībvalsts paredzētiem nosacījumiem taksometru pakalpojumu sniedzējiem kā pamatlietā izskatāmie.

IV. Secinājumi

29. Ņemot vērā norādītos apsvērumus, es ierosinu Tiesai uz *Cour d'appel de Bruxelles* (Briseles Apelācijas tiesa, Beļģija) prejudiciālajiem jautājumiem atbildēt šādi:

LESD 96. panta 1. punkts nav piemērojams attiecībā uz tādiem dalībvalsts paredzētiem nosacījumiem taksometru pakalpojumu sniedzējiem kā pamatlietā izskatāmie.