



Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (trzecia izba)

z dnia 15 marca 2017 r.**

Odesłanie prejudycjalne — Artykuł 96 TFUE — Stosowanie — Przepisy krajowe zakazujące udostępniania indywidualnych miejsc siedzących w ramach świadczenia usług taksówkowych — Przepisy krajowe zakazujące określania z góry miejsca przeznaczenia w ramach świadczenia usług taksówkowych — Przepisy krajowe zakazujące nakłaniania klientów w ramach świadczenia usług taksówkowych

W sprawie C-253/16

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez cour d'appel de Bruxelles (sąd apelacyjny w Brukseli, Belgia) postanowieniem z dnia 21 kwietnia 2016 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 3 maja 2016 r., w postępowaniu:

FlibTravel International SA,

Léonard Travel International SA

przeciwko

AAL Renting SA,

Haroune Tax SPRL,

Saratax SCS,

Ryad SCRI,

Taxis Bachir & Cie SCS,

Abdelhamidowi El Barjrajiemu,

Abdelouahabowi Ben Bachirowi,

Sotax SCRI,

Mostaphie El Hammouchiemu,

Boughaz SPRL,

Sahbaz SPRL,

* Język postępowania: francuski.

Jamalowi El Jelaliemu,
Mohamedowi Chakirowi Ben Kadourowi,
Taxis Chalkis SCRL,
Mohammedowi Gherisowi,
Les délices de Fes SPRL,
Abderrahmanemu Belyazidowi,
E.A.R. SCS,
Sotrans SPRL,
B.M.A. SCS,
Taxis Amri et Cie SCS,
Aramak SCS,
Rachidowi El Amraniemu,
Mouradowi Bakkourowi,
Mohamedowi Agharbiou,
Omarowi Amriemu,
Jmiliemu Zouhairowi,
Mustaphie Ben Abderrahmanowi,
Mohamedowi Zahyaniemu,
Miltotax SPRL,
Lextra SA,
Ismaelowi El Amraniemu,
Faridowi Benazzouzowi,
Imadowi Zoufriemu,
Abdelowi-Ilahowi Bokhamy'emu,
Ismailowi Al Bouhaliemu,
Bahri Messaoud & Cie SCS,
Mostafie Bouzidowi,

BKN Star SPRL,
M.V.S. SPRL,
A.B.M.B. SCS,
Imatrans SPRL,
Redzie Bouyaknoudenowi,
Ayoubowi Tahriemu,
Moulayowi Adilowi El Khatirowi,
Redouanowi El Abboudiemu,
Mohamedowi El Abboudiemu,
Bilalowi El Abboudiemu,
Sofianowi El Abboudiemu,
Karimowi Bensbihowi,
Hadelowi Bensbihowi,
Mimounowi Malloukowi,
Abdellahowi El Ghaffouliemu,
Saidowi El Aazzouiemu,

TRYBUNAŁ (trzecia izba),

w składzie: L. Bay Larsen, prezes izby, M. Vilaras, J. Malenovský, M. Safjan i D. Šváby (sprawozdawca),
sędziowie,

rzecznik generalny: N. Wahl,

sekretarz: A. Calot Escobar,

uwzględniając pisemny etap postępowania,

rozważywszy uwagi przedstawione:

- w imieniu FlibTravel International SA oraz Léonard Travel International SA przez adwokata P. Frühlinga,
- w imieniu AAL Renting SA oraz Haroune Tax SPRL przez adwokata V. Defraiteura,
- w imieniu Saratax SCS, Ryad SCRI, Taxis Bachir & Cie SCS, Abdelhamida El Barjrajiego, Abdelouahaba Ben Bachira, Sotax SCRI, Mostaphy El Hammouchiego, Boughaz SPRL, Sahbaz SPRL, Jamala El Jelaliego, Mohameda Chakira Ben Kadoura, Taxis Chalkis SCRL, Mohammeda Gherisa, Les délices de Fes SPRL, Abderrahmanego Belyazida, E.A.R. SCS, Sotrans SPRL, B.M.A.

SCS, Taxis Amri et Cie SCS, Aramak SCS, Rachida El Amraniego, Mourada Bakkoura, Mohameda Agharbiou, Omara Amriego, Jmilia Zouhaira, Mustaphy Ben Abderrahmana, Mohameda Zahyaniego, Miltotax SPRL, Lextra SA, Ismaela El Amraniego, Farida Benazzouza, Imada Zoufriego, Abdela-Ilaha Bokhamy'ego, Ismaila Al Bouhaliego, Bahriego Messaouda & Cie SCS, Mostafy Bouzida, BKN Star SPRL, M.V.S. SPRL, A.B.M.B. SCS, Imatrans SPRL, Redy Bouyaknoudena, Ayouba Tahriego, Moulaya Adila El Khatira, Redouana El Abboudiego, Mohameda El Abboudiego, Bilala El Abboudiego, Sofiana El Abboudiego, Karima Bensbiha, Hadela Bensbiha, Mimouna Mallouka, Abdellaha El Ghaffouliego i Saida El Aazzouiego przez adwokatów D. Ribanta i I. Ferrant,

— w imieniu Komisji Europejskiej przez W. Möllsa oraz J. Hottiaux, działających w charakterze pełnomocników,

po zapoznaniu się z opinią rzecznika generalnego na posiedzeniu w dniu 21 grudnia 2016 r.,

wydaje następujący

Wyrok

- 1 Niniejszy wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni art. 96 ust. 1 TFUE.
- 2 Wniosek ten został złożony w ramach powództwa o zaprzestanie nieuczciwych praktyk wniesionego przez FlibTravel International SA (zwaną dalej „FlibTravel” lub „spółką FlibTravel”) i Léonard Travel International SA (zwaną dalej „Léonard Travel” lub „spółką Léonard Travel”), spółki obsługujące regularne linie przewozu osób autokarami, przeciwko osobom fizycznym i prawnym będącym, odpowiednio, kierowcami taksówek i przedsiębiorstwami taksówkowymi w przedmiocie nieuczciwej konkurencji stosowanej przez pozwanych wobec powódek.

Belgijskie ramy prawne

- 3 Ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 avril 1995, relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur (rozporządzenie regionu stołecznego Bruksela z dnia z dnia 27 kwietnia 1995 r. w sprawie usług taksówkowych i usług wynajmu samochodów z kierowcą, *Moniteur belge* z dnia 1 czerwca 1995 r., s. 15510), zmienione ordonnance du 20 juillet 2006 (rozporządzeniem z dnia 20 lipca 2006 r., *Moniteur belge* z dnia 29 września 2006 r.) (zwane dalej „rozporządzeniem z dnia 27 kwietnia 1995 r.”), przewiduje w art. 2 ust. 1 i 2:

„1) usługi taksówkowe oznaczają usługi polegające na odpłatnym przewozie osób pojazdem samochodowym z kierowcą i spełniające poniższe przesłanki:

- a) pojazd typu samochód osobowy, samochód osobowy do celów mieszanych lub minibus, w rozumieniu dekretu królewskiego z dnia 15 marca 1968 r. w sprawie ogólnych warunków technicznych pojazdów osobowych, przyczep, elementów pojazdów oraz bezpieczeństwa biernego, może, stosownie do typu konstrukcji i wyposażenia, przewozić do dziewięciu osób – włącznie z kierowcą – i jest do tego przeznaczony;
- b) pojazd jest udostępniany użytkownikom na wyznaczonym postoju lub na drodze publicznej, w rozumieniu przepisów ogólnych w sprawie policji i ruchu drogowego, lub w każdym innym miejscu zamkniętym dla ruchu drogowego;

- c) świadczenie usługi dotyczy całego pojazdu, a nie indywidualnie każdego miejsca siedzącego, jeżeli pojazd jest wykorzystywany jako taksówka, lub indywidualnie każdego miejsca siedzącego, a nie całego pojazdu, jeżeli pojazd jest wykorzystywany jako taksówka zbiorowa zgodnie z zezwoleniem Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale (rządu regionu stołecznego Bruksela);
- d) miejsce przeznaczenia wyznacza klient;
- 2) usługa wynajmu samochodów z kierowcą oznacza każdą odpłatną usługę przejazdu osób pojazdem samochodowym, która nie stanowi usługi taksówkowej i która jest wykonywana pojazdem typu samochód osobowy, samochód osobowy do celów mieszanych lub minibus, z wyjątkiem samochodów wyposażonych jak ambulans”.
- 4 Artykuł 3 akapit pierwszy tego rozporządzenia brzmi następująco:
- „Nikt nie może bez zezwolenia rządu [regionu stołecznego Bruksela] wykonywać usługi taksówkowej za pomocą jednego lub kilku pojazdów wyjeżdżających z drogi publicznej lub jakiegokolwiek miejsca zamkniętego dla ruchu publicznego, znajdujących się na terytorium regionu stołecznego Bruksela”.
- 5 Artykuł 16 tego rozporządzenia brzmi następująco:
- „Nikt nie może bez zezwolenia rządu [regionu stołecznego Bruksela] wykonywać na terytorium regionu stołecznego Bruksela usługi wynajmu samochodów z kierowcą za pomocą jednego lub kilku pojazdów.
- Jedynie podmioty gospodarcze posiadające zezwolenie wydane przez rząd [regionu stołecznego Bruksela] mogą świadczyć usługi, dla których miejsce wyjazdu użytkownika znajduje się na terytorium regionu stołecznego Bruksela.
- [...]”.
- 6 Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 29 mars 2007, relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur (rozporządzenie rządu regionu stołecznego Bruksela z dnia 29 marca 2007 r. w sprawie usług taksówkowych i usług wynajmu samochodów z kierowcą, *Moniteur belge* z dnia 3 maja 2007 r., s. 23526), zmienione arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 mars 2014 (rozporządzeniem rządu regionu stołecznego Bruksela z dnia 27 marca 2014 r., *Moniteur belge* z dnia 17 kwietnia 2014 r.), stanowi w art. 31 pkt 7, iż zabrania się kierowcom „nakłaniać klientów osobiście lub za pomocą innych osób”.

Postępowanie główne i pytania prejudycjalne

- 7 Na podstawie umowy przeniesienia koncesji państwowej zawartej z Brussels South Charleroi Airport spółki FlibTravel i Léonard Travel obsługiwały regularne linie przewozu osób autokarami, łącząc w szczególności gare du Bruxelles-Midi (dworzec południowy) znajdujący się w Brukseli (Belgia) i port lotniczy w Charleroi (Belgia).
- 8 W dniu 21 maja 2014 r. spółki FlibTravel i Léonard Travel wniosły wobec pozwanych w postępowaniu głównym powództwo do président du tribunal de commerce francophone de Bruxelles (prezesa francuskojęzycznego sądu gospodarczego pierwszej instancji w Brukseli, Belgia) o zaprzestanie nieuczciwych praktyk rynkowych, ponieważ, jak twierdziły powódki, praktyki te były sprzeczne z art. 2 ust. 1 lit. c) i d) rozporządzenia z dnia 27 kwietnia 1995 r.
- 9 W uzasadnieniu powództwa o zaprzestanie nieuczciwych praktyk powódki twierdzą, że na gare de Bruxelles-Midi (dworcu południowym w Brukseli) pozwani w postępowaniu głównym lub osoby działające na ich rachunek nakłaniają osoby udające się do portu lotniczego w Charleroi do

grupowania się w „taksówkach typu van”, aby następnie, kiedy taksówki są pełne, zawieźć owe osoby do tego miejsca przeznaczenia. W konsekwencji powódki zarzucają pozwanym w szczególności grupowanie pasażerów udających się w to samo miejsce przeznaczenia, wycenianie usługi za pasażera, a nie za samochód, oraz nakłanianie pasażerów do korzystania z usług.

- 10 Wyrokiem z dnia 11 lutego 2015 r. prezes tego sądu oddalił powództwa spółek FlibTravel i Léonard Travel w całości, orzekając, iż powódki nie wykazały prawdziwości faktów, na które się powołują.
- 11 W dniu 13 lipca 2015 r. powódki w postępowaniu głównym wniosły apelację od tego wyroku do cour d’appel de Bruxelles (sądu apelacyjnego w Brukseli, Belgia).
- 12 W ocenie tego sądu zgodnie z art. 2 ust. 1 lit. c) i d) rozporządzenia z dnia 27 kwietnia 1995 r. przedsiębiorstwa taksówkowe nie mogą ani oferować pasażerom miejsc indywidualnych zamiast całego samochodu, ani z góry określać miejsca przeznaczenia. W ten sam sposób sąd ów uznał, że sporne praktyki stanowią nakłanianie w rozumieniu art. 31 pkt 7 rozporządzenia rządu regionu stołecznego Bruksela z dnia 29 marca 2007 r. w sprawie usług taksówkowych i usług wynajmu samochodów z kierowcą, zmienionego rozporządzeniem rządu regionu stołecznego Bruksela z dnia 27 marca 2014 r. Zdaniem tego sądu praktyki te stanowią naruszenie wspomnianych przepisów oraz czyny sprzeczne z uczciwymi praktykami rynkowymi. Praktyki te są jako takie zakazane i mogą być przedmiotem nakazu ich zaprzestania zgodnie z żądaniem zainteresowanego.
- 13 Niemniej jednak sąd odsyłający ma wątpliwości co do zgodności przytoczonych przepisów z art. 96 ust. 1 TFUE, zważywszy w szczególności na fakt braku zakomunikowania Komisji Europejskiej treści rozporządzenia z dnia 27 kwietnia 1995 r.
- 14 W szczególności wątpliwości sądu odsyłającego dotyczą tego, czy zastosowanie art. 96 ust. 1 TFUE w sporze zawisłym przed tym sądem, w zakresie, w jakim postanowienie to dotyczy „transportu wykonywanego wewnątrz Unii”, zakłada, że przewóz ten powinien mieć zasięg międzynarodowy. Sąd ten wskazuje, że usługi przewozu osób, których dotyczy zawisły przed nim spór, ze względu na międzynarodowy charakter dworca i portu lotniczego, których owe usługi dotyczą, nie są wyłącznie świadczone na rzecz obywateli belgijskich. Sąd ten ma również wątpliwości co do wykładni pojęcia „stawek i warunków” zawartego w treści tego postanowienia oraz co do tego, czy ochrona poszczególnych gałęzi przemysłu, jaką postanowienie to zakłada, znajduje zastosowanie do branży przewozowej, w ramach której taksówki oferują swe usługi.
- 15 W tych okolicznościach i po wysłuchaniu stron na okoliczność zgodności przepisów rozporządzenia z dnia 27 kwietnia 1995 r. z art. 96 ust. 1 TFUE cour d’appel de Bruxelles (sąd apelacyjny w Brukseli) postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:

„1) Czy art. 96. ust. 1 TFUE należy interpretować jako mogący mieć zastosowanie do stawek i warunków nałożonych przez państwo członkowskie na przedsiębiorstwa świadczące usługi taksówkowe, jeżeli:

- a) kursy danych taksówek wykonywane są poza granicami kraju jedynie wyjątkowo,
- b) znaczną część klientów danych taksówek stanowią obywatele lub mieszkańcy Unii Europejskiej, którzy nie są obywatelami lub mieszkańcami danego państwa członkowskiego, oraz,
- c) w konkretnych okolicznościach sprawy, sporne kursy taksówek są dla pasażerów bardzo często jedynie etapem dłuższej podróży, której miejsce przyjazdu lub wyjazdu znajduje się w państwie Unii innym niż dane państwo członkowskie?

2) Czy art. 96 ust. 1 TFUE należy interpretować jako mogący mieć zastosowanie do warunków świadczenia usług innych niż warunki taryfowe i przesłanki otrzymania zezwolenia na prowadzenie danej działalności gospodarczej w zakresie transportu, takich jak w niniejszej sprawie nałożony na przedsiębiorstwa taksówkowe zakaz udostępniania indywidualnych miejsc zamiast raczej całości

pojazdu oraz nałożony na te przedsiębiorstwa zakaz samodzielnego określania miejsca docelowego kursu oferowanego klientowi, które to zakazy mają na celu uniemożliwienie tym przedsiębiorstwom grupowania klientów udających się do tego samego miejsca docelowego?

- 3) Czy art. 96 ust. 1 TFUE należy interpretować jako zakazujący środków takich jak te, o których mowa w pytaniu drugim – chyba że owe środki są dozwolone przez Komisję – i których:
 - a) ogólnym celem jest, pośród innych celów, ochrona przedsiębiorstw taksówkowych przed konkurencją ze strony przedsiębiorstw wynajmu samochodów z kierowcą, oraz
 - b) szczególnym skutkiem w konkretnych okolicznościach sprawy jest ochrona przedsiębiorstw autokarowych przed konkurencją przedsiębiorstw taksówkowych?
- 4) Czy art. 96 ust. 1 TFUE należy interpretować jako zakazujący środka – chyba że jest on dozwolony przez Komisję – który zakazuje przedsiębiorstwom taksówkowym nakłaniania klientów, jeżeli skutkiem tego środka w konkretnych okolicznościach sprawy jest ograniczenie zdolności tych przedsiębiorstw do pozyskiwania klientów konkurencyjnych usług autokarowych?”.

W przedmiocie pytań prejudycjalnych

- 16 W pytaniu drugim, które należy rozpoznać w pierwszej kolejności, sąd odsyłający zmierza co do zasady do ustalenia, czy wykładni art. 96 ust. 1 TFUE należy dokonywać w taki sposób, iż znajduje on zastosowanie do przepisu krajowego, takiego jak sporny w postępowaniu głównym, regulującego warunki świadczenia usług taksówkowych.
- 17 Postanowienie to przewiduje, że zakazane jest narzucanie przez państwo członkowskie w zakresie przewozu wykonywanego wewnątrz Unii stosowania stawek i warunków zawierających jakikolwiek element wsparcia lub ochrony jednego lub kilku przedsiębiorstw bądź poszczególnych gałęzi przemysłu, chyba że jest ono dozwolone przez Komisję.
- 18 Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem przy dokonywaniu wykładni przepisu prawa Unii należy uwzględniać nie tylko jego brzmienie, lecz także jego kontekst oraz cele regulacji, której część przepis ten stanowi (wyrok z dnia 16 listopada 2016 r., Hemming i in., C-316/15, EU:C:2016:879, pkt 27 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 19 Z brzmienia art. 96 ust. 1 TFUE wynika w tym względzie, że przepis ten dotyczy regulowania przepisów krajowych znajdujących zastosowanie do przewozu wykonywanego wewnątrz Unii, dotyczących stawek i warunków zawierających jakikolwiek element wsparcia lub ochrony jednego lub kilku „przedsiębiorstw” bądź poszczególnych gałęzi przemysłu.
- 20 Celem tego postanowienia jest zapobieganie przyjmowaniu przez państwa członkowskie środków wsparcia lub ochrony, z których pośrednio korzystałoby klienci danego podmiotu gospodarczego, który stosowałby wobec nich wspomniane stawki i warunki, a nie środki wsparcia i ochrony, z których korzystają inne podmioty gospodarcze wchodzące z nim w relację konkurencyjną.
- 21 Wykładnię taką potwierdza art. 96 ust. 2 TFUE, zgodnie z którym Komisja, w celu zezwolenia na wprowadzenie środka co do zasady zakazanego na mocy art. 96 ust. 1 TFUE, uwzględnia w szczególności wymogi właściwej regionalnej polityki gospodarczej, potrzeby regionów słabo rozwiniętych i problemy regionów poważnie dotkniętych okolicznościami politycznymi.
- 22 W konsekwencji wykładni art. 96 ust. 1 TFUE należy dokonywać w taki sposób, że przepis ten nie znajduje zastosowania do przepisów takich jak będące przedmiotem sporu w postępowaniu głównym.

- 23 Wykładnia odwrotna, za którą opowiadają się pozwani w postępowaniu głównym, mogłyby w szczególności podważać skuteczność art. 58 TFUE, który wymaga, zgodnie z art. 91 TFUE, by zastosowanie zasad swobody przepływu usług było realizowane poprzez wdrożenie wspólnej polityki przewozowej (zob. wyrok z dnia 22 grudnia 2010 r., Yellow Cab Verkehrsbetrieb, C-338/09, EU:C:2010:814, pkt 30), ponieważ art. 96 ust. 1 TFUE skutkowałby bezpośrednim zakazem stosowania znacznej części środków, które mogłyby zostać zakwalifikowane jako ograniczenia swobodnego świadczenia usług przewozowych, bez ustanowienia takiej normy przez prawodawcę Unii.
- 24 Mając na względzie powyższe rozważania, na pytanie drugie należy udzielić odpowiedzi, że wykładni art. 96 ust. 1 TFUE należy dokonywać w taki sposób, iż nie znajduje on zastosowania do ograniczeń nałożonych na przedsiębiorstwa taksówkowe, takie jak te, których dotyczy spór w postępowaniu głównym.
- 25 Z uwagi na odpowiedź udzieloną na pytanie drugie nie ma potrzeby udzielania odpowiedzi na pozostałe pytania.

W przedmiocie kosztów

- 26 Dla stron w postępowaniu głównym niniejsze postępowanie ma charakter incydentalny, dotyczy bowiem kwestii podniesionej przed sądem odsyłającym, do niego zatem należy rozstrzygnięcie o kosztach. Koszty poniesione w związku z przedstawieniem uwag Trybunałowi, inne niż koszty stron w postępowaniu głównym, nie podlegają zwrotowi.

Z powyższych względów Trybunał (trzecia izba) orzeka, co następuje:

Wykładni art. 96 ust. 1 TFUE należy dokonywać w taki sposób, że przepis ten nie znajduje zastosowania do ograniczeń nałożonych na przedsiębiorstwa taksówkowe, takie jak te, których dotyczy spór w postępowaniu głównym.

Podpisy