



Repertoriul jurisprudenței

HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a doua)

14 ianuarie 2015*

„Trimitere preliminară — Concurență — Ajutoare de stat — Articolul 107 alineatul (1) TFUE — Autorizație acordată exclusiv taxiurilor din Londra, cu excluderea autoturismelor de închiriat cu șofer, de a utiliza benzile rezervate autobuzelor — Noțiunea «ajutor de stat» — Resurse de stat — Avantaj economic — Avantaj selectiv — Efect asupra schimburilor comerciale dintre statele membre”

În cauza C-518/13,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Court of Appeal (England & Wales) (Civil Division) (Regatul Unit), prin decizia din 24 septembrie 2013, primită de Curte la 26 septembrie 2013, în procedura

The Queen, la cererea:

Eventech Ltd,

împotriva

Parking Adjudicator,

cu participarea:

London Borough of Camden,

Transport for London,

CURTEA (Camera a doua),

compusă din doamna R. Silva de Lapuerta, președinte de cameră, domnul K. Lenaerts, vicepreședinte al Curții, îndeplinind funcția de judecător al Camerei a doua, și domnii J.-C. Bonichot, A. Arabadjiev (raportor) și J. L. da Cruz Vilaça, judecători,

avocat general: domnul N. Wahl,

grefier: doamna L. Hewlett, administrator principal,

având în vedere procedura scrisă și în urma ședinței din 3 iulie 2014,

luând în considerare observațiile prezentate:

— pentru Eventech Ltd, de K. Bacon, barrister, mandatată de J. Maitland-Walker, solicitor;

* Limba de procedură: engleza.

- pentru Transport for London, de C. Moore, în calitate de agent, asistată de M. Chamberlain, QC, și de S. Love, barrister;
- pentru guvernul polonez, de B. Majczyna, în calitate de agent;
- pentru Comisia Europeană, de L. Flynn și de P.-J. Loewenthal, în calitate de agenți;
- pentru Autoritatea de Supraveghere AELS, de X. Lewis, de C. Perrin și de A. Steinarsdóttir, în calitate de agenți,

după ascultarea concluziilor avocatului general în ședința din 24 septembrie 2014,

pronunță prezenta

Hotărâre

- 1 Cererea de decizie preliminară privește interpretarea articolului 107 alineatul (1) TFUE.
- 2 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între Eventech Ltd (denumită în continuare „Eventech”), pe de o parte, și Parking Adjudicator, pe de altă parte, cu privire la legalitatea unei politici puse în aplicare de Transport for London (denumită în continuare „TfL”), precum și de majoritatea London Boroughs (sectoarele Londrei) și care constă în a autoriza taxiurile din Londra să circule pe majoritatea benzilor pentru circulația autobuzelor din acest oraș în intervalul orar în care se aplică restricțiile de circulație referitoare la aceste benzi, dar care interzice autoturismelor de închiriat cu șofer (denumite în continuare „AIS”) să facă acest lucru, cu excepția operațiunilor de îmbarcare și de debarcare a călătorilor care au rezervat în prealabil un astfel de autoturism (denumită în continuare „politica privind benzile pentru circulația autobuzelor”).

Cadrul juridic

Taxiurile din Londra și AIS-urile

- 3 În Londra, serviciile de transport contra cost cu autoturismul sunt asigurate de taxiurile din Londra și de AIS-uri. Aceste servicii fac obiectul unei autorizații de exploatare eliberate de London Taxi and Private Hire, care face parte din TfL. Autorizațiile în cauză se acordă în temeiul unor dispoziții legale distincte și sunt supuse unor condiții diferite, după cum este vorba despre taxiurile din Londra sau despre AIS-uri.
- 4 Autorizația de exploatare a taxiurilor din Londra se eliberează în conformitate cu dispozițiile Ordinului din 1934 privind taxiurile din Londra (London Cab Order 1934). Acest ordin a fost adoptat pe baza competenței conferite de articolul 6 din Legea din 1869 privind transportul public urban (Metropolitan Carriage Act 1869), care prevede la articolul 8 alineatul (2) că un taxi poate fi „pus la dispoziția clienților” în Londra numai dacă șoferul este titularul unei autorizații de exploatare eliberate de TfL în temeiul articolului 8 din aceeași lege.
- 5 Rezultă că numai un taxi titular al unei autorizații de exploatare eliberate în conformitate cu ordinul menționat este autorizat să fie „pus la dispoziția clienților” („ply for hire”) în Londra, noțiune care este definită drept activitatea de a solicita sau de a aștepta pasageri fără închiriere sau rezervare prealabilă. Potrivit instanței de trimitere, dintr-un sondaj realizat în anul 2009 reiese că 8 % din cursele efectuate de taxiurile din Londra fac obiectul unei rezervări prealabile, 52 % se efectuează ca urmare a faptului că pasagerul a oprit taxiul pe stradă, iar majoritatea celorlalte curse intervin în urma preluării pasagerului

într-o stație de taxiuri. Totuși, Eventech contestă aceste cifre și susține că aproximativ 60 % din taxiurile din Londra utilizează în prezent o aplicație, numită „Hailo”, care permite utilizatorilor să rezerve un taxi de pe telefonul lor mobil.

- 6 Autorizația de exploatare a AIS-urilor se eliberează în conformitate cu dispozițiile Legii din 1998 privind AIS-urile [Private Hire Vehicles (London) Act 1998]. AIS-urile nu pot fi „puse la dispoziția clienților” în Londra și, prin urmare, pot prelua numai persoanele care au închiriat în prealabil serviciile oferite de acestea. În ceea ce privește persoanele care le închiriază în prealabil, nu se contestă faptul că AIS-urile se află în concurență cu taxiurile din Londra.
- 7 Pe de altă parte, din dosar reiese că, de la adoptarea legilor din 1831 și din 1853 privind trăsurile din Londra (London Hackney Carriage Acts 1831 și 1853), taxiurile din Londra sunt supuse „obligației de preluare”, care impune taxiurilor care au acceptat să preia un pasager într-o stație de taxiuri sau pe stradă să îl conducă până la locul său de destinație, în limitele unei anumite distanțe sau ale unei anumite durate a cursei. O asemenea obligație nu se impune în privința AIS-urilor.
- 8 Taxiurile din Londra pot fi recunoscute imediat după forma lor, după dimensiune și după panoul luminos pe care se poate citi „Taxi”, dat fiind că trebuie să respecte unele condiții de conformitate care prevăd un anumit număr de criterii pe care numai două mărci de autovehicule le îndeplinesc în prezent. În schimb, AIS-urile pot avea orice culoare și orice formă, astfel încât în prezent există aproximativ 700 de mărci și modele diferite de AIS-uri care dispun de o autorizație de exploatare.
- 9 Tarifele taxiurilor din Londra sunt strict reglementate și pot fi facturate numai dacă sunt calculate prin intermediul unui taximetru. În ceea ce îi privește pe șoferii de AIS-uri, aceștia își stabilesc prețurile în mod liber și autovehiculele lor nu sunt echipate cu un contor, prețul cursei fiind precizat în momentul rezervării, indiferent de durata cursei, în timp ce prețurile taxiurilor din Londra variază în funcție de această durată.
- 10 Taxiurile din Londra trebuie să poată prelua persoane care se deplasează în scaun rulant. În privința AIS-urilor nu există o obligație de accesibilitate.
- 11 Înainte de a obține o autorizație de exploatare, șoferii de taxiuri din Londra trebuie să susțină un examen intitulat „Cunoașterea Londrei” („Knowledge of London”), care necesită 2-4 ani de pregătire. Înainte de a obține o autorizație de exploatare, șoferii de AIS-uri trebuie să susțină un test topografic, care durează în general o zi. Șoferii de taxiuri din Londra trebuie de asemenea să susțină „testul de conducere avansată al Agenției normelor de conducere” („Driving Standards Agency Advanced Driving Assessment”), în timp ce pentru șoferii de AIS-uri nu există nicio condiție de acest tip.

Competențele poliției rutiere și politica privind benzile pentru circulația autobuzelor

- 12 Articolul 121A din Legea din 1984 privind reglementarea circulației rutiere (Road Traffic Regulation Act 1984, denumită în continuare „Legea din 1984”) desemnează autoritatea competentă în materie de circulație pe toate drumurile publice din Anglia, din Țara Galilor și din Scoția. Alineatul 1A al acestui articol desemnează TfL drept autoritatea competentă pentru anumite drumuri din Greater London, denumite „drumurile care aparțin de Greater London Authority”, care este autoritatea competentă pentru Greater London (denumită în continuare „GLA”). Aceste drumuri, care aparțin de GLA, se întind pe 580 de kilometri și sunt în general cele mai importante drumuri din Greater London. Potrivit acestui articol 121A alineatul (2), autoritățile competente în materie de circulație pentru cvasitotalitatea celorlalte drumuri din Londra și din Greater London sunt Boroughs (sectoarele) acestui oraș.

- 13 Puterea unei autorități competente în materie de circulație pe un anumit drum de a limita utilizarea acestuia sau a unei părți din drumul respectiv la anumite tipuri de vehicule rezultă din articolul 6 din Legea din 1984, care, în versiunea aplicabilă litigiului principal, prevede:
- „1. Autoritatea competentă în materie de circulație pentru un drum din Greater London poate adopta un ordin în conformitate cu prezentul articol pentru a controla sau pentru a reglementa circulația rutieră și alte tipuri de circulație (inclusiv cea a pietonilor). Acest ordin poate fi adoptat în special
- (a) în unul dintre scopurile sau în legătură cu unul dintre aspectele menționate în anexa 1 la prezenta lege și
- (b) în toate celelalte scopuri menționate la articolul 1 alineatul (1) literele (a)-(g) din prezenta lege.
2. În ceea ce privește un drum pentru care autoritatea competentă în materie de circulație este Secretary of State [ministrul], competența de a adopta un ordin în sensul prezentului articol poate fi de asemenea exercitată, cu acordul acestuia, de autoritatea locală competentă în materie de circulație.
3. Orice ordin adoptat în temeiul prezentului articol poate fi adoptat pentru a se aplica:
- (a) oricărui sector aparținând de o autoritate locală, anumitor părți din sectorul respectiv sau anumitor locuri, drumuri sau părți de drumuri din acest sector;
- (b) întreaga zi sau în anumite intervale orare;
- (c) numai cu ocazii speciale sau în intervale orare speciale;
- (d) oricărui tip de circulație;
- (e) sub rezerva excepțiilor specificate în ordin sau determinate potrivit modalităților prevăzute în acesta.”
- 14 Printre scopurile specificate în anexa 1 la Legea din 1984 se numără, la articolul 3 din această anexă, obiectivul „reglementării poziției privind șoselele de diferite viteze și cu diferite tipuri de circulație”. Scopurile menționate la articolul 1 alineatul 1 din aceeași lege urmăresc „să evite punerea în pericol a persoanelor sau a altor tipuri de circulație care utilizează acest drum [din Greater London] sau orice alt drum sau să prevină riscul unei astfel de puneri în pericol”, precum și „să faciliteze trecerea, pe acest drum sau pe orice alt drum, a oricărui tip de circulație (inclusiv trecerea pietonilor)”.
- 15 Articolul 6 din Legea din 1984 permite astfel diverselor Boroughs ale Londrei și TfL să stabilească benzi pentru circulația autobuzelor pe drumurile pentru care sunt autoritatea competentă în materie de circulație.
- 16 În exercitarea competențelor care îi sunt conferite prin articolul 6 menționat, TfL a stabilit benzi pentru circulația autobuzelor pe o serie de drumuri care aparțin de GLA. Organismul menționat a adoptat de asemenea politica privind benzile pentru circulația autobuzelor, care constă în a permite taxiurilor din Londra, cu excepția AIS-urilor, să utilizeze benzile pentru circulația autobuzelor pe care acesta le administrează în intervalele orare în care se aplică restricțiile de circulație referitoare la benzile în cauză. AIS-urile sunt totuși autorizate să utilizeze benzile pentru circulația autobuzelor pentru a prelua un pasager sau pentru a-l debarca. Această politică a fost aplicată cel puțin din anul 2000.
- 17 În conformitate cu politica privind benzile pentru circulația autobuzelor practică de TfL, majoritatea Boroughs-urilor din Londra au adoptat de asemenea o politică de autorizare a taximetrelor din Londra, dar nu și a AIS-urilor, să utilizeze benzile pentru circulația autobuzelor pe care le administrează, în

intervalele orare în care se aplică restricțiile de circulație. Astfel se prezintă în special situația benzii pentru circulația autobuzelor din Southampton Row, care este administrată de London Borough of Camden (sectorul londonez Camden).

Sanctiunile

- 18 Puterea autorităților competente în materie de circulație de a întocmi procese-verbale de contravenție pentru nerespectarea ordinelor adoptate în temeiul articolului 6 din Legea din 1984 este prevăzută la articolul 4 din Legea din 1996 privind autoritățile locale din Londra (London Local Authorities Act 1996), ale cărei dispoziții relevante prevăd:

„1. În cazul în care

- (a) pe un drum principal sau secundar care aparține de GLA, [TfL] [...]

întemeindu-se pe informațiile furnizate de un aparat autorizat, are motive să considere că proprietarul unui vehicul este pasibil de o amendă contravențională ca urmare a faptului că vehiculul respectiv [...], [TfL] poate întocmi un proces-verbal de contravenție persoanei care pare să fie proprietarul vehiculului în cauză.

2. [...] [O] amendă contravențională este datorată, în privința unui vehicul, de proprietarul acestuia, dacă persoana responsabilă de vehicul acționează într-un mod care contravine sau nu se conformează unui ordin adoptat în temeiul articolului 6 sau 9 sau unor reglementări adoptate în temeiul articolului 12 din [Legea din 1984] în măsura în care aceste texte conțin o regulă care rezervă șoseaua în tot sau în parte ca bandă pentru circulația autobuzelor, iar amenda contravențională trebuie plătită,

- (a) atunci când această încălcare sau această neconformitate privește un drum principal sau secundar care aparține de GLA, la [TfL] [...].”

- 19 Poliția poate de asemenea să impună respectarea ordinelor adoptate în conformitate cu articolul 6 din Legea din 1984, întrucât articolul 8 alineatul 1 din aceasta prevede că a acționa în contradicție sau în mod neconform cu un astfel de ordin sau a nu respecta prevederile acestuia constituie infracțiune. Totuși, în practică, marea majoritate a încălcărilor acestor ordine fac obiectul unor proceduri de sancționare fără caracter penal care constau în întocmirea de procese-verbale de contravenție de către autoritățile competente în materie de circulație.

Litigiul principal și întrebările preliminare

- 20 Eventech este o filială a Addison Lee Plc (denumită în continuare „Addison Lee”) deținută în proporție de 100% de aceasta, care exploatează un parc de AIS-uri în Greater London. Eventech este proprietarul declarat al tuturor AIS-urilor Addison Lee, acestea fiind închiriate pe bază de contract de Addison Lee unor șoferi independenți.
- 21 Eventech arată că în litigiul principal ea a prezentat elemente constând în mai multe anunțuri publicitare ale unor operatori de taxiuri din Londra care fac referire la avantajele rezervării unui taxi mai degrabă decât a unui AIS, întrucât taxiurile pot utiliza benzile pentru circulația autobuzelor în orele de vârf. Potrivit acesteia, elementele respective nu sunt contestate și constituie motivul pentru care TfL nu contestă că politica sa referitoare la benzile pentru circulația autobuzelor le conferă operatorilor de taxiuri un avantaj economic instituit de stat.

- 22 TfL precizează că președintele Addison Lee a transmis un aviz șoferilor aceștia prin care îi informa că puteau utiliza benzile pentru circulația autobuzelor din Londra pe care este permis accesul taxiurilor din Londra și în care li se propunea să fie despăgubiți pentru orice amendă sau pentru orice altă răspundere cu care s-ar confrunta din această cauză. El precizează că, în această privință, s-a obținut în cadrul unei proceduri de măsuri provizorii o ordonanță de încetare a urmăririi penale.
- 23 Eventech a arătat că, în 16 luni, și anume de la sfârșitul lunii iulie 2011 până la începutul lunii decembrie 2012, TfL și diverse consilii ale Boroughs-urilor din Londra i-au aplicat amenzi în quantum total de peste 180 000 de lire sterline (GBP), și anume aproximativ 215 166 de euro, pentru că a utilizat benzile pentru circulația autobuzelor din Londra.
- 24 În speță, London Borough of Camden a notificat Eventech două procese-verbale de contravenție ca urmare a faptului că, la 6 octombrie 2010 și, respectiv, la 13 octombrie 2010, doi șoferi ai unor AIS-uri aparținând Addison Lee au utilizat banda pentru circulația autobuzelor din Southampton Row, în centrul Londrei. Eventech a contestat aceste contravenții la Parking Adjudicator. Contestația a fost respinsă printr-o decizie a acestuia din 16 august 2011.
- 25 Acțiunea formulată de Eventech împotriva deciziei menționate a fost respinsă printr-o hotărâre din 13 iulie 2012 a High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court). Întrucât Eventech a fost autorizată să declare apel împotriva acestei hotărâri, cauza a fost examinată de Court of Appeal (Curtea de Apel) la 23 și 24 aprilie 2013.
- 26 Eventech susține în special că politica privind benzile pentru circulația autobuzelor constituie un ajutor de stat nenotificat în favoarea operatorilor de taxiuri din Londra, care este contrar articolului 108 alineatul (3) TFUE și articolului 107 alineatul (1) TFUE.
- 27 În această privință, instanța de trimitere consideră că este cert că politica în discuție conferă un avantaj economic taxiurilor din Londra, că aceasta este imputabilă statului și că este de natură să denatureze concurența dintre AIS-uri și taxiurile din Londra, întrucât permite acestora din urmă să se deplaseze mai rapid decât AIS-urile pe drumurile cărora li se aplică politica menționată, conferindu-le astfel în special un avantaj concurențial pentru a atrage potențiali clienți. În schimb, celelalte condiții legate de noțiunea de ajutor de stat nu ar fi în mod necesar îndeplinite.
- 28 Astfel, TfL susține că avantajul economic acordat taxiurilor din Londra ca efect al politicii privind benzile pentru circulația autobuzelor nu este acordat prin intermediul resurselor de stat, întrucât aceasta nu ar avea niciun efect asupra resurselor respective. Această politică nu ar fi nici selectivă, întrucât taxiurile din Londra și AIS-urile nu ar fi într-o situație juridică sau de fapt comparabilă din perspectiva obiectivului urmărit de o astfel de politică. În orice caz, efectul diferențiat al acesteia ar fi justificat prin natura și prin organizarea generală a sistemului. În sfârșit, politica menționată nu ar putea afecta schimburile comerciale dintre statele membre, din moment ce ar fi o măsură locală care se aplică numai în Londra.
- 29 Eventech susține, dimpotrivă, că avantajul economic în cauză este conferit prin intermediul resurselor de stat, pe de o parte, pentru că se acordă taxiurilor din Londra un acces preferențial la un bun al statului și, pe de altă parte, pentru că politica privind benzile pentru circulația autobuzelor acordă acestor taxiuri o derogare de la obligația de a plăti amenzi sau alte penalități pentru utilizarea benzilor respective. Această politică ar fi selectivă în măsura în care conferă un avantaj taxiurilor din Londra față de concurenții lor, și anume AIS-urile. În sfârșit, întrucât politica în cauză privește un sector deschis întreprinderilor din toate statele membre, nu se poate exclude un efect asupra schimburilor comerciale dintre statele membre.

30 În aceste împrejurări, Court of Appeal (England & Wales) (Civil Division) a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curtii următoarele întrebări preliminare:

- „1) În împrejurările prezentei cauze, constituie o utilizare a «resurselor de stat», în sensul articolului 107 alineatul (1) TFUE, faptul că o bandă pentru circulația autobuzelor de pe un drum public este pusă la dispoziția taxiurilor din Londra, cu excepția AIS-urilor, în intervalele orare de utilizare a respectivei benzi de circulație?
- 2) a) În stabilirea aspectului dacă faptul că o bandă pentru circulația autobuzelor de pe un drum public este pusă la dispoziția taxiurilor din Londra, cu excepția AIS-urilor, în intervalele orare de utilizare a respectivei benzi de circulație este selectiv în sensul articolului 107 alineatul (1) TFUE, care este obiectivul relevant în funcție de care trebuie să se aprecieze dacă taxiurile din Londra și AIS-urile se găsesc într-o situație juridică și de fapt comparabilă?
- b) În cazul în care se poate dovedi că obiectivul relevant, în sensul celei de a doua întrebări litera (a), este cel puțin în parte acela de a crea un sistem de transport sigur și eficient și că există considerații de siguranță și/sau de eficiență care justifică faptul că taxiurile din Londra sunt autorizate să se deplaseze pe benzile pentru circulația autobuzelor, dar care nu se aplică în același mod pentru AIS-uri, se poate considera că măsura nu este selectivă în sensul articolului 107 alineatul (1) TFUE?
- c) Pentru a răspunde la a doua întrebare litera (b) trebuie să se examineze dacă statul membru care invocă această justificare a dovedit, în plus, că tratamentul favorabil acordat taxiurilor din Londra în comparație cu cel acordat AIS-urilor este proporțional și că nu depășește ceea ce este necesar?
- 3) Faptul că o bandă pentru circulația autobuzelor de pe un drum public este pusă la dispoziția taxiurilor din Londra, cu excepția AIS-urilor, în intervalele orare de utilizare a respectivei benzi de circulație este de natură să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre în sensul articolului 107 alineatul (1) TFUE, în condițiile în care drumul în discuție este situat în centrul Londrei și nu există niciun obstacol în calea cetățenilor din alte state membre să dețină sau să conducă taxiuri din Londra sau AIS-uri?”

Cu privire la întrebările preliminare

Cu privire la prima și la a doua întrebare

31 Prin intermediul primei și al celei de a doua întrebări, care trebuie analizate împreună, instanța de trimitere solicită, în esență, să se stabilească dacă autorizarea, în scopul de a crea un sistem de transport sigur și eficient, a taxiurilor din Londra să circule pe benzile pentru circulația autobuzelor amenajate pe drumurile publice în intervalele orare în care se aplică restricțiile de circulație cu privire la aceste benzi, interzicând în același timp AIS-urilor să circule pe benzile respective, cu excepția operațiunilor de îmbarcare și de debarcare a pasagerilor care le-au rezervat în prealabil, constituie o utilizare a resurselor de stat și conferă acestor taxiuri un avantaj economic selectiv în sensul articolului 107 alineatul (1) TFUE. Instanța menționată solicită de asemenea să se stabilească dacă, pentru a răspunde la această întrebare, este necesar să se examineze dacă măsura respectivă este proporțională și nu depășește ceea ce este necesar.

- 32 Potrivit articolului 107 alineatul (1) TFUE, „[c]u excepția derogărilor prevăzute de tratate, sunt incompatibile cu piața internă ajutoarele acordate de state sau prin intermediul resurselor de stat, sub orice formă, care denaturează sau amenință să denatureze concurența prin favorizarea anumitor întreprinderi sau a producerii anumitor bunuri, în măsura în care acestea afectează schimburile comerciale dintre statele membre”.
- 33 În ceea ce privește condiția privind utilizarea resurselor de stat, trebuie amintit că noțiunea de ajutor include nu numai prestații pozitive precum subvențiile, ci și intervenții care, sub diverse forme, reduc sarcinile care grevează în mod normal bugetul unei întreprinderi și care, din acest motiv, fără să fie subvenții în sensul strict al termenului, au aceeași natură și efecte identice (Hotărârea Frucona Košice/Comisia, C-73/11 P, EU:C:2013:32, punctul 69 și jurisprudența citată).
- 34 În consecință, în vederea constatării existenței unui ajutor de stat, trebuie să se stabilească o legătură suficient de directă între, pe de o parte, avantajul acordat beneficiarului și, pe de altă parte, o diminuare a bugetului de stat sau chiar un risc economic suficient de concret de sarcini care îl grevează (a se vedea în acest sens Hotărârea Bouygues și Bouygues Télécom/Comisia și alții și Comisia/Franța și alții, C-399/10 P și C-401/10 P, EU:C:2013:175, punctul 109).
- 35 În speță, din dosarul de care dispune Curtea reiese că instanța de trimitere ridică problema temeiniciei argumentației, prezentată de Eventech în fața acesteia și reiterată în fața Curții, potrivit căreia politica privind benzile pentru circulația autobuzelor presupune astfel de sarcini bugetare din cauza, pe de o parte, a accesului preferențial al taxiurilor din Londra la o infrastructură care aparține statului, și anume benzile pentru circulația autobuzelor din Londra, pentru utilizarea căreia aceste taxiuri nu sunt obligate să plătească nicio taxă, și, pe de altă parte, a scutirii de obligația de a plăti amenzi de care beneficiază acestea atunci când utilizează benzile respective.
- 36 În ceea ce privește al doilea dintre argumentele menționate la punctul anterior, care trebuie analizat în primul rând, trebuie arătat de la bun început că este inerent oricărui sistem juridic faptul că un comportament definit în prealabil ca fiind legal și licit nu expune subiectele de drept la sancțiuni.
- 37 Or, în cauza principală, este cert că faptul că taxiurile din Londra pot utiliza benzile pentru circulația autobuzelor din Londra fără a se expune unor amenzi rezultă din autorizația de utilizare a benzilor respective în intervalele orare în care sunt aplicabile restricțiile de circulație acordată acestor taxiuri în temeiul politicii privind benzile pentru circulația autobuzelor.
- 38 În măsura în care Eventech își întemeiază argumentația pe pretinsa similitudine a împrejurărilor de fapt și de drept din prezenta cauză cu cele din cauza în care s-a pronunțat Hotărârea Comisia/Țările de Jos (C-279/08 P, EU:C:2011:551), trebuie să se constate că aceste împrejurări sunt diferite de cele din litigiul principal.
- 39 Astfel, la punctul 106 din Hotărârea Comisia/Țările de Jos (EU:C:2011:551), Curtea a constatat că măsura în cauză ar putea implica o sarcină suplimentară pentru autoritățile publice sub forma, printre altele, a unei scutiri de obligația de a plăti amenzi sau alte sancțiuni pecuniare, întrucât Regatul Țărilor de Jos acordase întreprinderilor care intră sub incidența măsurii în cauză posibilitatea de a cumpăra drepturi de emisie pentru a evita plata unor amenzi care, în lipsa unor astfel de drepturi, ar fi fost datorate ca urmare a depășirii de către aceste întreprinderi a limitelor legale ale emisiilor lor de oxid de azot.
- 40 În schimb, în cauza principală este cert că fiecare utilizare neautorizată a benzilor pentru circulația autobuzelor constituie o infracțiune pasibilă de o amendă și că autoritățile publice competente nu au instituit niciun mijloc care să permită eludarea plății unor astfel de amenzi. În plus, din constatarea efectuată la punctul 37 din prezenta hotărâre reiese că faptul că taxiurile din Londra pot utiliza aceste benzi fără a se expune unor amenzi rezultă nu dintr-o renunțare a autorităților publice la perceperea amenzilor datorate, ci din autorizația acordată acestor taxiuri pentru utilizarea benzilor respective.

- 41 Prin urmare, faptul că taxiurile din Londra nu sunt obligate să plătească amenzi ca urmare a utilizării benzilor pentru circulația autobuzelor nu implică sarcini suplimentare pentru autoritățile publice care ar putea determina o utilizare a resurselor de stat.
- 42 Cu privire la primul argument invocat de Eventech, întemeiat pe un acces preferențial la infrastructura de transport finanțată de stat pentru utilizarea căreia taxiurile din Londra nu sunt obligate să plătească nicio taxă, desigur, este adevărat că, astfel cum arată întreprinderea menționată, Curtea a statuat că finanțarea, prin intermediul unui aport de capital din partea autorităților publice în calitate de acționari, a construirii unei infrastructuri care face obiectul unei exploatare economice poate determina acordarea unor ajutoare de stat (a se vedea în acest sens Hotărârea *Mitteldeutsche Flughafen* și *Flughafen Leipzig-Halle/Comisia*, C-288/11 P, EU:C:2012:821, punctele 43 și 44).
- 43 Cu toate acestea, în cauza principală, pe de o parte, este cert că drumurile în cauză în general și benzile pentru circulația autobuzelor existente pe acestea în special nu fac obiectul niciunei exploatare economice de către autoritățile publice. Astfel, după cum s-a confirmat în ședință în fața Curții, atât de către Eventech, cât și de către Tfl, utilizarea drumurilor și a benzilor respective este gratuită.
- 44 Rezultă că autoritățile publice nu renunță, în temeiul politicii privind benzile pentru circulația autobuzelor, la venituri pe care le-ar fi încasat în lipsa unei asemenea politici.
- 45 Pe de altă parte, trebuie amintit că măsura în discuție în litigiul principal nu privește finanțarea propriu-zisă a construirii benzilor pentru circulația autobuzelor, ci accesul preferențial la acestea. Trebuie adăugat că din dosarul de care dispune Curtea reiese fără echivoc că benzile menționate nu au fost construite în beneficiul unei anumite întreprinderi și nici al unei categorii speciale de întreprinderi, precum cea a taxiurilor din Londra, sau pentru prestatorii de servicii de transport cu autobuzul și nu au fost atribuite acestora ulterior construirii lor, ci au fost construite ca element al rețelei rutiere londoneze și, înainte de orice, pentru a facilita transportul public efectuat prin intermediul autobuzelor, indiferent de aspectul dacă organizarea acestui serviciu public aparținea de sectorul public sau de sectorul privat.
- 46 În lumina acestor considerații, problema ridicată de argumentația Eventech, astfel cum este rezumată la punctul 35 din prezenta hotărâre, este, după cum a arătat avocatul general la punctul 24 din concluzii, aceea de a stabili dacă, în împrejurări precum cele din cauza principală, autoritățile publice competente sunt obligate, în temeiul articolului 107 alineatul (1) TFUE, să încaseze de la utilizatorii care beneficiază de un drept de acces preferențial la o infrastructură publică echivalentul valorii economice a unui astfel de drept.
- 47 Or, trebuie subliniat că această problemă nu are legătură, ca atare, cu criteriul utilizării resurselor de stat, ci urmărește să se stabilească dacă trebuie să se considere că politica privind benzile pentru circulația autobuzelor, prin care Tfl urmărește obiectivul asigurării unui sistem de transport sigur și eficient, astfel cum este prevăzut de reglementarea națională, conferă beneficiarilor săi un avantaj economic în sensul articolului 107 alineatul (1) TFUE, care intră în domeniul de aplicare al dreptului Uniunii în materie de ajutoare de stat și a cărui valoare economică trebuie să fie încasată de la acești beneficiari.
- 48 În această privință, astfel cum au susținut Comisia Europeană și Autoritatea AELS de Supraveghere, trebuie să se considere că, atunci când statul, pentru a urmări realizarea unui obiectiv prevăzut de legislația statului respectiv, acordă unor utilizatori ai unei infrastructuri publice care nu este exploatată economic de autoritățile publice un drept de acces preferențial la aceasta, el nu conferă în mod necesar un avantaj economic în sensul articolului 107 alineatul (1) TFUE.

- 49 În plus, trebuie subliniat că identificarea obiectivului urmărit ține, în principiu, exclusiv de competența autorităților publice naționale competente și că acestea trebuie să dispună de o marjă de apreciere atât în privința necesității de a renunța la venituri potențiale în vederea realizării obiectivului de reglementare urmărit, cât și în privința identificării unor criterii de atribuire adecvate, care trebuie însă stabilite anticipat în mod transparent și trebuie să nu conțină elemente discriminatorii.
- 50 În cauza principală, este cert că dreptul de acces preferențial este cel de a utiliza benzile pentru circulația autobuzelor, că acest drept reprezintă o valoare economică și că este acordat de autoritatea competentă în materie de circulație rutieră, că reiese din legislația aplicabilă în materie de circulație rutieră că obiectivul urmărit de reglementarea în cauză este acela de a asigura un sistem de transport sigur și eficient, că nici rețeaua rutieră în cauză, nici benzile pentru circulația autobuzelor nu sunt exploatate economic, că criteriul de atribuire este cel de a furniza servicii de taximetrie în Londra, că acest criteriu a fost stabilit anticipat și în mod transparent și, în sfârșit, că toți prestatorii unor astfel de servicii sunt tratați în mod egal.
- 51 În ceea ce privește existența unei legături între realizarea obiectivului de reglementare de a asigura un sistem de transport sigur și eficient și renunțarea, în temeiul politicii privind benzile pentru circulația autobuzelor, la venituri potențiale, astfel cum a arătat în mod întemeiat avocatul general la punctul 30 din concluzii, nu se poate exclude posibilitatea ca încasarea de la taxiurile din Londra a unei contravalori corespunzătoare valorii economice reprezentate de dreptul lor de acces la benzile pentru circulația autobuzelor să compromită, cel puțin în parte, realizarea acestui obiectiv, din moment ce acest lucru ar putea descuraja o parte dintre taxiurile din Londra să utilizeze benzile menționate.
- 52 În plus, având în vedere caracteristicile taxiurilor din Londra, astfel cum sunt prezentate la punctele 4-11 din prezenta hotărâre, autoritățile naționale competente au putut considera în mod rezonabil că accesul acestor taxiuri la benzile pentru circulația autobuzelor ar putea favoriza eficiența sistemului de transport rutier londonez și că, prin urmare, criteriul de atribuire a dreptului în cauză, și anume furnizarea de servicii de taximetrie în Londra, poate permite realizarea obiectivului vizat.
- 53 În lumina considerațiilor de mai sus, trebuie de asemenea să se verifice dacă criteriul de atribuire a dreptului de acces reținut de autoritatea competentă se aplică în mod nediscriminatoriu operatorilor economici interesați. Or, astfel cum a arătat avocatul general la punctul 35 din concluzii, această examinare coincide, în esență, cu cea a aspectului dacă politica privind benzile pentru circulația autobuzelor conferă taxiurilor din Londra un avantaj economic selectiv. În consecință, acest aspect trebuie tratat în cadrul examinării existenței unui asemenea avantaj.
- 54 În această privință, trebuie amintit că articolul 107 alineatul (1) TFUE interzice ajutoarele „[care favorizează anumite întreprinderi sau producerea] anumitor bunuri”, cu alte cuvinte, ajutoarele selective (Hotărârea Mediaset/Comisia, C-403/10 P, EU:C:2011:533, punctul 36).
- 55 Dintr-o jurisprudență constantă a Curții rezultă în acest sens că articolul 107 alineatul (1) TFUE impune să se determine dacă, în cadrul unui anumit regim juridic, o măsură națională este de natură să favorizeze „anumite întreprinderi sau producerea anumitor bunuri” față de altele care, având în vedere obiectivul urmărit de regimul respectiv, s-ar găsi într-o situație de fapt și de drept comparabilă (Hotărârea Mediaset/Comisia, EU:C:2011:533, punctul 36).
- 56 Prin intermediul celei de a doua întrebări subsecvente din cadrul celei de a doua întrebări adresate, instanța de trimitere invită Curtea, în esență, să aprecieze, în vederea stabilirii eventualului caracter selectiv al avantajului acordat, dacă măsura în cauză introduce diferențieri între operatorii care se află, din perspectiva obiectivului urmărit, într-o situație de fapt și de drept comparabilă.

- 57 În această privință, trebuie subliniat că identificarea situației taxiurilor din Londra și, respectiv, a situației AIS-urilor, precum și aprecierea eventualului caracter comparabil al acestor situații este o problemă care ține de competența instanței de trimitere, care este singura în măsură să dispună de toate elementele de fapt și de drept relevante.
- 58 Totuși, pe baza elementelor existente în dosarul de care dispune, Curtea poate furniza instanței de trimitere indicații utile pentru aprecierea pe care aceasta din urmă are sarcina de a o efectua.
- 59 În această privință, trebuie arătat, pe de o parte, că identificarea situației de fapt și de drept a taxiurilor din Londra și a AIS-urilor nu se poate limita la cea care predomină pe segmentul de piață pe care aceste două categorii de transportatori de pasageri se află în concurență directă, și anume segmentul rezervării prealabile. Astfel, nu poate exista nicio îndoială serioasă cu privire la faptul că toate cursele efectuate de taxiurile din Londra și de AIS-uri ar putea afecta siguranța și eficiența sistemului de transport pe toate drumurile circulate de autovehicule din Londra.
- 60 Pe de altă parte, trebuie să se țină seama de faptul că, în temeiul statutului lor juridic, numai taxiurile din Londra pot fi puse la dispoziția clienților, că acestea sunt supuse unei obligații de preluare, că ele trebuie să fie ușor de recunoscut și în măsură să transporte persoane care se deplasează în scaun rulant și că șoferii acestora trebuie să factureze serviciile prestate prin intermediul unui taximetru și să aibă cunoștințe deosebit de aprofundate despre orașul Londra.
- 61 Rezultă că taxiurile din Londra și AIS-urile se află în situații de fapt și de drept suficient de diferite pentru a considera că ele nu sunt comparabile și că, în consecință, politica privind benzile pentru circulația autobuzelor nu conferă un avantaj economic selectiv taxiurilor din Londra.
- 62 În aceste condiții, nu este necesar să se răspundă la a treia întrebare subsecventă din cadrul celei de a doua întrebări.
- 63 Având în vedere toate considerațiile de mai sus, trebuie să se răspundă la prima și la a doua întrebare că autorizarea, în scopul de a crea un sistem de transport sigur și eficient, a taxiurilor din Londra să circule pe benzile pentru circulația autobuzelor amenajate pe drumurile publice în intervalele orare în care se aplică restricțiile de circulație cu privire la aceste benzi, interzicând în același timp AIS-urilor să circule pe benzile respective, cu excepția operațiunilor de îmbarcare și de debarcare a pasagerilor care le-au rezervat în prealabil, nu pare a fi de natură să constituie o utilizare a resurselor de stat și nici să confere acestor taxiuri un avantaj economic selectiv în sensul articolului 107 alineatul (1) TFUE, ceea ce revine însă instanței de trimitere să verifice.

Cu privire la a treia întrebare

- 64 Prin intermediul celei de a treia întrebări, instanța de trimitere solicită, în esență, să se stabilească dacă autorizarea taxiurilor din Londra să circule pe benzile pentru circulația autobuzelor amenajate pe drumurile publice în intervalele orare în care se aplică restricțiile de circulație cu privire la aceste benzi, interzicând în același timp AIS-urilor să circule pe benzile respective, cu excepția operațiunilor de îmbarcare și de debarcare a pasagerilor care le-au rezervat în prealabil, este de natură să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre în sensul articolului 107 alineatul (1) TFUE.
- 65 În această privință, trebuie amintit că, potrivit unei jurisprudențe constante a Curții, în vederea calificării unei măsuri naționale ca ajutor de stat, nu este necesar să se stabilească un efect real al ajutorului în cauză asupra schimburilor comerciale dintre statele membre și o denaturare efectivă a concurenței, ci doar să se examineze dacă acest ajutor este susceptibil să afecteze aceste schimburi și să denatureze concurența (Hotărârea Libert și alții, C-197/11 și C-203/11, EU:C:2013:288, punctul 76 și jurisprudența citată).

- 66 În special, atunci când un ajutor acordat de un stat membru consolidează poziția anumitor întreprinderi în raport cu aceea a altor întreprinderi concurente în cadrul schimburilor comerciale intracomunitare, acestea din urmă trebuie considerate ca fiind influențate de ajutor (a se vedea în acest sens Hotărârea Libert și alții, EU:C:2013:288, punctul 77 și jurisprudența citată).
- 67 În această privință, nu este necesar ca întreprinderile beneficiare să participe ele însele la schimburile comerciale intracomunitare. Astfel, atunci când un stat membru acordă un ajutor unor întreprinderi, activitatea internă poate fi menținută sau intensificată, cu consecința că șansele întreprinderilor stabilite în alte state membre de a intra pe piața acestui stat membru sunt în acest fel diminuate (a se vedea în acest sens Hotărârea Libert și alții, EU:C:2013:288, punctul 78 și jurisprudența citată).
- 68 Pe de altă parte, potrivit jurisprudenței Curții, nu există un prag sau un procentaj sub care se poate considera că nu sunt afectate schimburile comerciale dintre statele membre. Astfel, importanța relativ scăzută a unui ajutor sau dimensiunile relativ modeste ale întreprinderii beneficiare nu exclud *a priori* eventualitatea ca schimburile comerciale dintre statele membre să fie afectate (Hotărârea Altmark Trans și Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, EU:C:2003:415, punctul 81).
- 69 În consecință, condiția potrivit căreia ajutorul trebuie să fie capabil să afecteze schimburile dintre statele membre nu depinde de caracterul local sau regional al serviciilor de transport furnizate sau de dimensiunea domeniului de activitate în cauză (Hotărârea Altmark Trans și Regierungspräsidium Magdeburg, EU:C:2003:415, punctul 82).
- 70 În cauza principală, trebuie să se considere, în special, că nu se poate exclude posibilitatea ca politica privind benzile pentru circulația autobuzelor să aibă ca efect scăderea atractivității furnizării de servicii de către AIS-uri în Londra, cu consecința că șansele întreprinderilor stabilite în alte state membre de a intra pe această piață sunt în acest fel diminuate, ceea ce revine instanței de trimitere să verifice.
- 71 Rezultă că trebuie să se răspundă la a treia întrebare că nu se poate exclude posibilitatea ca autorizarea taxiurilor din Londra să circule pe benzile pentru circulația autobuzelor amenajate pe drumurile publice în intervalele orare în care se aplică restricțiile de circulație cu privire la aceste benzi, interzicând în același timp AIS-urilor să circule pe benzile respective, cu excepția operațiunilor de îmbarcare și de debarcare a pasagerilor care le-au rezervat în prealabil, să fie de natură să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre în sensul articolului 107 alineatul (1) TFUE, ceea ce revine instanței de trimitere să verifice.

Cu privire la cheltuielile de judecată

- 72 Întrucât, în privința părților din litigiul principal, procedura are caracterul unui incident survenit la instanța de trimitere, este de competența acesteia să se pronunțe cu privire la cheltuielile de judecată. Cheltuielile efectuate pentru a prezenta observații Curții, altele decât cele ale părților menționate, nu pot face obiectul unei rambursări.

Pentru aceste motive, Curtea (Camera a doua) declară:

- 1) Autorizarea, în scopul de a crea un sistem de transport sigur și eficient, a taxiurilor din Londra să circule pe benzile pentru circulația autobuzelor amenajate pe drumurile publice în intervalele orare în care se aplică restricțiile de circulație cu privire la aceste benzi, interzicând în același timp autoturismelor turistice cu șofer să circule pe benzile respective, cu excepția operațiunilor de îmbarcare și de debarcare a pasagerilor care le-au rezervat în prealabil, nu pare a fi de natură să constituie o utilizare a resurselor de stat și nici să confere acestor taxiuri un avantaj economic selectiv în sensul articolului 107 alineatul (1) TFUE, ceea ce revine însă instanței de trimitere să verifice.**

- 2) Nu se poate exclude posibilitatea ca autorizarea taxiurilor din Londra să circule pe benzile pentru circulația autobuzelor amenajate pe drumurile publice în intervalele orare în care se aplică restricțiile de circulație cu privire la aceste benzi, interzicând în același timp autoturismelor turistice cu șofer să circule pe benzile respective, cu excepția operațiunilor de îmbarcare și de debarcare a pasagerilor care le-au rezervat în prealabil, să fie de natură să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre în sensul articolului 107 alineatul (1) TFUE, ceea ce revine instanței de trimitere să verifice.

Semnături