

HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a treia)

22 decembrie 2010\*

În cauza C-338/09,

având ca obiect o cerere de pronunțare a unei hotărâri preliminare formulată în temeiul articolului 234 CE de Unabhängiger Verwaltungssenat Wien (Austria), prin decizia din 29 iulie 2009, primită de Curte la 24 august 2009, în procedura

**Yellow Cab Verkehrsbetriebs GmbH**

împotriva

**Landeshauptmann von Wien,**

CURTEA (Camera a treia),

compusă din domnul K. Lenaerts, președinte de cameră, domnul D. Šváby, doamna R. Silva de Lapuerta, domnii E. Juhász (raportor) și T. von Danwitz, judecători,

\* Limba de procedură: germana.

avocat general: domnul P. Cruz Villalón,  
grefier: domnul A. Calot Escobar,

având în vedere procedura scrisă,

luând în considerare observațiile prezentate:

- pentru Yellow Cab Verkehrsbetriebs GmbH, de W. Punz, Rechtsanwalt;
- pentru guvernul austriac, de doamna C. Pesendorfer, în calitate de agent;
- pentru guvernul german, de domnii M. Lumma și J. Möller, în calitate de agenți;
- pentru guvernul italian, de doamna G. Palmieri, în calitate de agent, asistată de domnul P. Gentili, avvocato dello Stato;
- pentru Comisia Comunităților Europene, de domnul G. Braun, doamna N. Yerrell și domnul I. Rogalski, în calitate de agenți,

după ascultarea concluziilor avocatului general în ședința din 30 septembrie 2010,

pronunță prezenta

### **Hotărâre**

- 1 Cererea de pronunțare a unei hotărâri preliminare privește interpretarea dispozițiilor relevante ale dreptului Uniunii în materia libertății de stabilire, a liberei prestări a serviciilor și a concurenței, aplicabile în sectorul transportului.
  
- 2 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între Yellow Cab Verkehrsbetriebs GmbH (denumită în continuare „Yellow Cab”), cu sediul în München (Germania), pe de o parte, și Landeshauptmann von Wien (președintele landului Viena), pe de altă parte, cu privire la respingerea cererii respectivei societăți privind acordarea unei autorizații de exploatare a unei linii regulate de transport de persoane cu autobuzul pe teritoriul orașului Viena (Austria).

### **Cadrul juridic**

#### *Reglementarea Uniunii*

- 3 În temeiul articolului 71 alineatul (1) litera (a) CE, devenit articolul 91 alineatul (1) litera (a) TFUE, care abilita Consiliul Uniunii Europene să stabilească, în conformitate cu procedura prevăzută de această dispoziție, norme comune aplicabile

transporturilor internaționale, efectuate dinspre sau către teritoriul unui stat membru ori prin traversarea teritoriului unuia sau mai multor state membre, Consiliul a adoptat Regulamentul (CEE) nr. 684/92 al Consiliului din 16 martie 1992 privind normele comune pentru transportul internațional de călători cu autocarul și autobuzul (JO L 74, p. 1, Ediție specială, 06/vol. 2, p. 34), care a fost modificat prin Regulamentul (CE) nr. 11/98 al Consiliului din 11 decembrie 1997 (JO 1998, L 4, p. 1, Ediție specială, 06/vol. 3, p. 3, denumit în continuare „Regulamentul nr. 684/92”).

- 4 Articolul 7 din Regulamentul nr. 684/92, intitulat „Procedura de autorizare”, prevede la alineatul (4):

„Autorizația nu se acordă în cazul în care:

[...]

(d) se stabilește că existența serviciului în cauză ar compromite direct serviciile regulate deja autorizate, cu excepția cazurilor în care serviciile regulate sunt întreprinse numai de un operator de transport sau grup de operatori;

(e) există indicii că operarea serviciilor solicitate în cerere are drept scop numai cele mai lucrative servicii existente privind legăturile în cauză;

[...]”

- 5 În temeiul articolului 71 alineatul (1) litera (b) CE, devenit articolul 91 alineatul (1) litera (b) TFUE, care abilita Consiliul să stabilească condițiile de admitere a transportatorilor nerezidenți pentru a efectua transporturi naționale într-un stat membru, Consiliul a adoptat Regulamentul (CE) nr. 12/98 din 11 decembrie 1997 de stabilire a condițiilor în care transportatorii nerezidenți pot presta servicii naționale de transport rutier de călători într-un stat membru (JO 1998, L 4, p. 10, Ediție specială, 07/vol. 4, p. 184), al cărui articol 1 prevede:

„Orice transportator care prestează, contra cost, servicii de transport rutier de călători, titular al licenței comunitare prevăzute la articolul 3a din Regulamentul (CEE) nr. 684/92 [...] are dreptul, în condițiile stabilite în prezentul regulament și fără discriminări pe considerente de naționalitate sau loc de stabilire, să presteze, temporar și contra cost, servicii naționale de transport rutier de călători într-un alt stat membru, denumit în continuare «statul membru gazdă», fără a fi obligat, în acest scop, să dețină un sediu social sau un alt fel de sediu în statul respectiv.

Aceste servicii naționale de transport sunt denumite în continuare «operațiuni de cabotaj».”

- 6 Articolul 2 din acest regulament are următorul cuprins:

„În înțelesul prezentului regulament:

- (1) «Servicii regulate» înseamnă serviciile care asigură transportul călătorilor, la anumite intervale și pe anumite trasee, călătorii fiind îmbarcați și debarcați la puncte de oprire prestabilite. Serviciile regulate sunt accesibile tuturor – dacă este cazul, cu rezervare obligatorie.

Caracterul regulat al serviciului nu va fi afectat de o eventuală revizuire a condițiilor de exploatare a acestuia.

- (2) «Servicii regulate speciale» înseamnă servicii regulate care asigură transportul anumitor categorii de călători, exceptând orice alte categorii de călători, la intervale de timp și pe trasee stabilite, călătorii fiind îmbarcați și debarcați la puncte de oprire prestabilite.

Serviciile regulate speciale includ:

- (a) transportul lucrătorilor între casă și locul de muncă;
- (b) transportul elevilor și studenților la/de la instituția de învățământ;
- (c) transportul soldaților și familiilor acestora între locul de domiciliu și cazarmă.

Faptul că organizarea unui serviciu special poate să varieze în funcție de necesitățile utilizatorilor nu afectează caracterul de serviciu regulat al acestuia.

- (3) «Servicii ocazionale» înseamnă servicii care nu corespund definiției «servicii regulate» și nici definiției «servicii regulate speciale», a căror principală caracteristică este aceea că transportă grupuri de călători constituite la inițiativa unui client

sau a transportatorului însuși. Aceste servicii nu-și pierd caracterul de servicii ocazionale doar pentru că se prestează la anumite intervale.

[...]”

7 Potrivit articolului 3 din același regulament:

„Operațiunile de cabotaj se autorizează pentru următoarele servicii:

1. servicii regulate speciale, cu condiția să facă obiectul unui contract încheiat între organizator și transportator;
2. servicii ocazionale;
3. servicii regulate, cu condiția să fie prestate de un transportator nerezident în statul membru gazdă, în cursul unui serviciu regulat internațional conform Regulamentului (CEE) nr. 684/92.

Transportul de cabotaj nu se poate executa independent de un astfel de serviciu internațional.

Serviciile urbane și suburbane sunt excluse din domeniul de aplicare al prezentului punct.

«Servicii urbane și suburbane» reprezintă serviciile de transport care satisfac necesitățile unui centru urban sau ale unei zone urbane, precum și necesitățile de transport între aceasta și zonele limitrofe.”

8 Regulamentele nr. 684/92 și nr. 12/98 vor fi abrogate, cu efect de la 4 decembrie 2011, prin Regulamentul (CE) nr. 1073/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 (JO L 300, p. 88). Prin urmare, Regulamentele nr. 684/92 și nr. 12/98 sunt aplicabile, *ratione temporis*, faptelor din acțiunea principală.

9 Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 al Consiliului din 26 iunie 1969 privind acțiunea statelor membre în ceea ce privește obligațiile inerente noțiunii de serviciu public în domeniul transportului feroviar, rutier și pe căi navigabile interioare (JO L 156, p. 1, Ediție specială, 07/vol. 1, p. 25), astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (CEE) nr. 1893/91 al Consiliului din 20 iunie 1991 (JO L 169, p. 1, Ediție specială, 07/vol. 2, p. 59, denumit în continuare „Regulamentul nr. 1191/69”), care este aplicabil *ratione temporis* faptelor din acțiunea principală, cuprinde, la articolul 2 alineatul (1), următoarea definiție:

„«Obligații de serviciu public» înseamnă obligații pe care, dacă ar lua în considerare propriul interes comercial, întreprinderea de transport nu și le-ar asuma sau nu și le-ar asuma în aceeași măsură, nici în aceeași condiții.”

10 Regulamentul nr. 1191/69 a fost abrogat, începând cu 3 decembrie 2009, prin Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului (JO L 315, p. 1). Articolul 2 litera (e) din acest regulament cuprinde o definiție a



noțiunii „obligație de serviciu public” al cărei conținut corespunde în esență celui al articolului 2 alineatul (1) din Regulamentul nr. 1191/69.

### *Reglementarea națională*

- 11 Articolul 1 din Legea austriacă privind liniile de transport cu autobuzul (Kraftfahrli-niengesetz, BGBl. I, 203/1999), în versiunea aplicabilă în acțiunea principală (BGBl. I, 153/2006, denumită în continuare „KfllG”), intitulat „Definiții, conținut și domeniu de aplicare al licențelor”, prevede:

„1. Transportul efectuat printr-o linie de autobuz constă în transportul regulat de persoane cu autobuzul de către operatori de transport de persoane cu autobuzul pe un traseu determinat, în cadrul căruia călătorii sunt imbarcați și debarcați în stații de- terminate în prealabil. Sub rezerva unei eventuale obligații de rezervare, transportul efectuat printr-o linie de autobuz este accesibil oricărei persoane.

[...]

3. Transportul național și transfrontalier efectuat printr-o linie de autobuz în sensul alineatului 1 necesită o concesiune; transportul efectuat printr-o linie de autobuz ale cărei puncte terminus sunt situate pe teritoriul unor state membre [...] sau al unor părți contractante ale Acordului privind Spațiul Economic European sau al Elveției necesită o autorizație asimilată acestei concesiuni.”

- 12 Articolul 2 din KfllG, intitulat „Obligația de a formula o cerere de concesiune și de au- torizare, conținutul cererii de concesiune”, prevede că acordarea unei concesiuni sau

a unei autorizații necesită o cerere din partea operatorului de transport, care trebuie introdusă direct la autoritatea competentă, și precizează informațiile pe care trebuie să le cuprindă această cerere, ce privesc, printre altele, identitatea și sediul solicitantului, fiabilitatea sa, competențele sale tehnice, capacitatea sa financiară, itinerariul liniei solicitate, durata solicitată a concesiunii, nivelul prețurilor de transport care vor fi aplicate și dotarea vehiculelor care vor fi utilizate.

- 13 Articolul 3 din această lege, intitulat „Autoritățile de control”, prevede la alineatul 1 că Landeshauptmann (președintele landului) este competent pentru acordarea concesiunii prevăzute la articolul 1 din lege.
- 14 Articolul 7 din legea menționată, intitulat „Condiții și motive de excludere a acordării de licențe”, prevede la alineatul 1:

„Concesiunea trebuie să fie acordată atunci când:

- 1) candidatul concesionar sau, după caz, operatorul prevăzut la articolul 10 alineatul 5 este un operator adecvat prin fiabilitatea și profesionalismul său și posedă în plus capacitatea financiară corespunzătoare;
  
- 2) candidatul concesionar persoană fizică are cetățenie austriacă, iar întreprinderea (articolul 1 alineatul 2 punctul 2) are sediul pe teritoriul național. Resortisanții altor state membre [...] sau ai unei alte părți contractante a Acordului privind Spațiul Economic European și întreprinderile din aceste state care au de asemenea un sediu sau o unitate permanentă de exploatare pe teritoriul național sunt asimilați unor candidați concesionari austrieci;

- 3) modul de exploatare garantează îndeplinirea adecvată și economică a cerințelor de transport luate în considerare și
  
- 4) acordarea unei concesiuni nu este contrară, pe de altă parte, interesului public. Acest motiv de excludere se aplică în particular atunci când

[...]

- b) transportul efectuat printr-o linie de autobuz solicitat este de natură să compromită executarea misiunilor de transport de către întreprinderile de transport în zona de transport din care (articolul 14 alineatele 1-3) face parte linia solicitată, în totalitate sau în parte, sau
  
- c) transportul efectuat printr-o linie de autobuz care este solicitat aduce atingere unei rețele de transport, care corespunde mai mult necesităților publice, organizată de întreprinderile de transport în zona de transport în care (articolul 14 alineatul 4) linia solicitată se situează în totalitate sau în parte, iar una dintre aceste întreprinderi procedează la ameliorarea necesară a serviciului de transport într-un termen adecvat, cu o durată maximă de șase luni, care este stabilit de autoritatea de control.”

<sup>15</sup> Articolul 14 din KfLG, intitulat „Zona de transport”, are următorul cuprins:

„1. Zona de transport vizată la articolul 7 alineatul 1 punctul 4 litera b) are o asemenea întindere încât o linie de transport solicitată poate determina efecte susceptibile să pericliteze o linie de transport public deja concesionată.

2. Executarea misiunilor de transport este periclitată atunci când o întreprindere de transport suferă un prejudiciu grav în exploatarea transportului său public, situație care se regăsește în cazul în care linia periclitată înregistrează o reducere a încasărilor care compromite în mod vădit rentabilitatea exploatării sale.

3. În cazul în care o întreprindere de transport declară că înregistrează o reducere a încasărilor care compromite în mod vădit echilibrul exploatării sale din cauza acordării unei concesiuni noi sau a unei concesiuni modificate în ceea ce privește itinerarul, aceasta trebuie să comunice autorității de control acele date, dintre care o parte poate fi confidențială, care vor permite autorității menționate să aprecieze efectele pe care le va avea reducerea încasărilor asupra rentabilității liniei în cauză.

4. Zonă de transport în sensul articolului 7 alineatul 1 punctul 4 litera c) înseamnă zona în care linia deja existentă de transport cu autobuzul îndeplinește necesitățile de transport.”

### **Acțiunea principală și întrebările preliminare**

<sup>16</sup> Prin cererea din 25 ianuarie 2008, Yellow Cab a solicitat Landeshauptmann von Wien, în temeiul KfVG, acordarea unei autorizații pentru exploatarea unei linii de transport de persoane cu autobuzul pe un traseu determinat exclusiv pe teritoriul orașului Viena.

<sup>17</sup> În temeiul unei concesiuni acordate la 17 mai 2005, o altă societate exploatează o linie de transport cu autobuzul pe aproape întreg acest traseu.

- 18 Cererea Yellow Cab a fost respinsă de autoritatea administrativă competentă, invocându-se, în esență, următoarele motive. Pe de o parte, Yellow Cab ar fi stabilită în alt stat membru și nu ar avea sediul și nici o unitate permanentă de exploatare pe teritoriul austriac, contrar dispozițiilor articolului 7 alineatul 1 punctul 2 din KfVG. Pe de altă parte, întreprinderea care exploatează în prezent o linie de transport de persoane cu autobuzul pe același traseu la care se referă cererea Yellow Cab ar fi fost consultată potrivit articolului 7 alineatul 1 punctul 4 litera b) din KfVG și ar fi arătat că această linie nu mai putea fi exploatată în condiții sustenabile din punct de vedere economic în cazul acordării concesiunii solicitate.
- 19 Sesizat cu o acțiune formulată de Yellow Cab, Unabhängiger Verwaltungssenat Wien exprimă îndoieli cu privire la compatibilitatea reglementării naționale în cauză cu normele Tratatului CE în materia libertății de stabilire, a liberei prestări a serviciilor și a concurenței.
- 20 Acesta arată, în esență, că obligația de a dispune de un sediu sau de o unitate permanentă pe teritoriul austriac pentru a fi autorizat să exploateze prin concesiune o linie regulată de transport de persoane cu autobuzul nu constituie un obstacol specific decât pentru solicitanții care nu sunt originari din Austria, în măsura în care solicitanții austrieci, persoane fizice sau juridice, au în principiu sediul pe teritoriul Republicii Austria. Chiar dacă serviciul de transport de persoane efectuat prin linii regulate de autobuz prezintă un interes public, instanța de trimitere are îndoieli dacă trebuie avută în vedere necesitatea unei restricții atât de extinse privind libertatea de stabilire și libera prestare a serviciilor.
- 21 În plus, în ceea ce privește condiția ca noua linie solicitată să nu aducă atingere, din punct de vedere economic, unei linii de transport deja concesionate, instanța de trimitere consideră că dispoziția corespunzătoare a reglementării naționale protejează de concurență în special întreprinderile care au exploatat necorespunzător și nerenabil linii de transport care le-au fost concesionate. Instanța de trimitere arată că, în

prezenta cauză, întreprinderea solicitantă prevedea, pentru chiar aceeași ofertă de linie de transport de persoane cu autobuzul, un preț de transport net inferior prețului solicitat în prezent de întreprinderea concurentă care dispune deja de o concesiune.

22 În sfârșit, instanța de trimitere observă că, deși dispozițiile tratatului în materia concurenței vizează în principiu comportamentul întreprinderilor, statele membre sunt obligate de asemenea să nu ia măsuri de natură să elimine efectul util al normelor de concurență aplicabile întreprinderilor. Or, reglementarea națională în cauză în acțiunea principală ar avea drept consecință să împiedice o întreprindere, care ar fi în măsură să ofere un serviciu de transport de persoane prin linii regulate de autobuz la prețuri mai avantajoase, să aibă acces pe piață, în timp ce un sistem de linii de transport de persoane care funcționează corect și la prețuri avantajoase ar răspunde unui interes public notabil.

23 În temeiul acestor considerații, Unabhängiger Verwaltungssenat Wien a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:

„1) Este compatibilă cu libertatea de stabilire și cu libera prestare a serviciilor prevăzute la articolele [49 TFUE și următoarele, precum și 56 TFUE și următoarele], precum și cu dreptul concurenței, astfel cum este reglementat la articolele [101 TFUE și următoarele], o dispoziție de drept național referitoare la acordarea autorizației de exploatare a unei linii de autobuz, așadar referitoare la organizarea unui mijloc de transport public, care permite deservirea regulată a unei serii de

stații determinate, potrivit unui orar prestabilit, dacă dispoziția respectivă prevede drept condiții pentru acordarea autorizației:

a) ca întreprinderea solicitantă să dispună de un sediu sau de o unitate în statul autorității ce acordă autorizația încă înainte de începerea exploatării liniei și, în special, la data concesiunii serviciului;

b) ca întreprinderea solicitantă să dispună de un sediu sau de o unitate în statul autorității ce acordă autorizația cel mai târziu la momentul la care începe exploatarea liniei?

2) Este compatibilă cu libertatea de stabilire și cu libera prestare a serviciilor prevăzute la articolele [49 TFUE și următoarele, precum și 56 TFUE și următoarele], precum și cu dreptul concurenței, astfel cum este reglementat la articolele [101 TFUE și următoarele], o dispoziție de drept național referitoare la acordarea unei autorizații de exploatare a unei linii de autobuz, așadar referitoare la organizarea unui mijloc de transport public, care permite deservirea regulată a unei serii de stații determinate, potrivit unui orar prestabilit, dacă dispoziția respectivă prevede că autorizația trebuie refuzată în cazul în care veniturile unei întreprinderi concurente care acoperă în parte sau în întregime traseul respectiv ar fi reduse atât de mult în situația în care serviciul de transport public solicitat ar fi pus în funcțiune pe linia în cauză, încât continuarea exploatării acestui traseu de către întreprinderea concurentă nu ar mai fi rentabilă din punct de vedere economic?"

## Cu privire la întrebările preliminare

### *Considerații introductive*

- 24 Cu titlu introductiv, trebuie arătat că, prin cele două întrebări, instanța de trimitere are în vedere în special dreptul Uniunii în materia concurenței, prevăzut la articolul 101 TFUE și următoarele.
- 25 În această privință, trebuie amintit că, deși este adevărat că articolele 101 TFUE și 102 TFUE vizează, în sine, numai comportamentul întreprinderilor și nu privesc măsurile legislative sau de reglementare care emană de la statele membre, nu este mai puțin adevărat că aceste articole coroborate cu articolul 4 alineatul (3) TUE, care instituie obligația de cooperare, impun statelor membre să nu ia sau să mențină în vigoare măsuri, chiar de natură legislativă sau de reglementare, care pot elimina efectul util al normelor privind concurența aplicabile întreprinderilor (a se vedea Hotărârea din 9 septembrie 2003, CIF, C-198/01, Rec., p. I-8055, punctul 45 și jurisprudența citată, precum și Hotărârea din 5 decembrie 2006, Cipolla și alții, C-94/04 și C-202/04, Rec., p. I-11421, punctul 46).
- 26 Curtea a hotărât că există o încălcare a articolului 4 alineatul (3) TUE și a articolului 101 TFUE atunci când un stat membru fie impune ori favorizează încheierea de înțelegeri contrare articolului 101 TFUE sau întărește efectele unor astfel de înțelegeri, fie înlătură propriei sale reglementări caracterul public, delegând unor operatori privați responsabilitatea de a adopta decizii de intervenție de interes economic (a se vedea Hotărârile citate anterior CIF, punctul 46 și jurisprudența citată, precum și Cipolla și alții, punctul 47).



27 Cu toate acestea, trebuie să se constate că reglementarea națională în cauză în acțiunea principală nu indică niciuna dintre aceste situații. Rezultă că nu este necesară examinarea prezentei cereri de pronunțare a unei hotărâri preliminare din perspectiva normelor Uniunii privind concurența.

*Cu privire la prima întrebare*

28 Prin intermediul acestei întrebări, instanța de trimitere solicită, în esență, să se stabilească dacă dispozițiile dreptului Uniunii în materia liberei prestări a serviciilor și a libertății de stabilire trebuie să fie interpretate în sensul că se opun unei reglementări a unui stat membru, precum cea în cauză în acțiunea principală, care, în scopul acordării unei autorizații de exploatare a unei linii urbane de transport public de persoane cu autobuzul, care deservește în mod regulat stații determinate, potrivit unui orar prestabilit, impune ca operatorii economici solicitanți, chiar și cei stabiliți în alte state membre, să dispună de un sediu sau de o altă unitate pe teritoriul acestui stat membru.

29 Pentru a răspunde la această întrebare, trebuie să se sublinieze că libera circulație a serviciilor în domeniul transporturilor nu este reglementată de dispoziția de la articolul 56 TFUE, care privește în general libera prestare a serviciilor, ci de dispoziția specifică de la articolul 58 alineatul (1) TFUE, potrivit căruia „[l]ibera circulație a serviciilor în domeniul transporturilor este reglementată de dispozițiile din titlul privind transporturile” (a se vedea în acest sens Hotărârea din 13 iulie 1989, Lambregts Transportbedrijf, 4/88, Rec., p. 2583, punctul 9).

30 Aplicarea principiilor liberei prestări a serviciilor trebuie, prin urmare, să fie realizată, potrivit tratatului, prin punerea în aplicare a politicii comune privind transporturile (a se vedea Hotărârea din 7 noiembrie 1991, Pinaud Wieger, C-17/90, Rec., p. I-5253, punctul 7).

- 31 Or, trebuie să se constate că transporturile în cauză în acțiunea principală nu intră în domeniul de aplicare al dispozițiilor adoptate de Consiliu, în temeiul articolului 71 alineatul (1) CE, în scopul liberalizării serviciilor de transport.
- 32 Astfel, pe de o parte, este cert că exploatarea liniei de autobuz avută în vedere de Yellow Cab nu face parte din noțiunea de transport internațional și, prin urmare, din domeniul de aplicare al Regulamentului nr. 684/92. Pe de altă parte, în ceea ce privește Regulamentul nr. 12/98, trebuie să se arate că, în acțiunea principală, nu sunt îndeplinite condițiile de aplicare a acestuia, întrucât serviciile regulate de transport avute în vedere de Yellow Cab nu constituie segmentul național al unei linii internaționale de servicii de transport regulate, în sensul articolului 3 punctul 3 din acest regulament, și că, fiind destinate exclusiv furnizării pe teritoriul orașului Viena, acestea constituie servicii urbane sau suburbane, excluse din domeniul de aplicare al regulamentului menționat în temeiul aceleiași dispoziții.
- 33 În aceste condiții, reglementarea națională în cauză în acțiunea principală trebuie să se aprecieze conform dispozițiilor Tratatului FUE în materia libertății de stabilire, care se aplică direct transporturilor, iar nu prin intermediul titlului din tratat privind acestea din urmă.
- 34 În această privință, trebuie arătat că obligația de a dispune de un sediu sau de o altă unitate pe teritoriul statului membru gazdă nu poate constitui în sine, în mod logic, un obstacol sau o restricție privind libertatea de stabilire. Astfel, după cum remarcă în mod întemeiat guvernul austriac, această obligație nu implică nici cea mai mică limitare a libertății operatorilor economici stabiliți în alte state membre de a crea agenții sau alte unități pe acest teritoriu.

- 35 Prin urmare, ceea ce prezintă importanță într-o situație precum cea din acțiunea principală este să se examineze dacă modalitățile care încadrează cerința de a dispune de un sediu sau de o altă unitate pe teritoriul statului membru gazdă, drept condiție pentru obținerea unei autorizații de exploatare a unei linii regulate de transport de persoane cu autobuzul, pot constitui un obstacol în calea exercitării dreptului de stabilire.
- 36 În această privință, instanța de trimitere se referă, în primul rând, la situația în care întreprinzătorul străin interesat ar trebui să dispună de un sediu sau de o altă unitate pe teritoriul statului membru gazdă chiar înainte de acordarea autorizației de exploatare și, în al doilea rând, la situația în care acesta ar trebui să îndeplinească această cerință după acordarea autorizației și, cel mai târziu, la momentul la care începe exploatarea liniei regulate concesionate.
- 37 Or, a impune unui operator economic, stabilit în alt stat membru și care dorește să obțină o autorizație de exploatare a unei linii regulate de transport de persoane cu autobuzul în statul membru gazdă, cerința de a dispune de un sediu sau de o altă unitate pe teritoriul acestui din urmă stat chiar înainte ca exploatarea acestei linii să îi fi fost concesionată implică un efect de descurajare. Astfel, un operator economic în mod normal prudent nu ar fi dispus să efectueze investiții, eventual importante, într-o stare de incertitudine completă cu privire la obținerea unei astfel de autorizații.
- 38 Trebuie să se adauge că restricția pe care o cauzează o asemenea cerință nu se justifică în niciun mod în raport cu obiectivele invocate de guvernul austriac și care privesc necesitatea de a asigura egalitatea condițiilor concurențiale în exploatarea liniilor de autobuz și de a garanta respectarea dispozițiilor în vigoare ale legislației sociale și a muncii din Austria.

- 39 Prin urmare, o asemenea cerință constituie o restricție contrară normelor Uniunii în materia dreptului de stabilire.
- 40 În schimb, o cerință de stabilire pe teritoriul austriac nu este contrară normelor de drept al Uniunii atunci când aceasta este aplicată după acordarea autorizației de exploatare și înainte ca întreprinzătorul să înceapă exploatarea liniei.
- 41 Având în vedere considerațiile precedente, trebuie să se răspundă la prima întrebare că articolul 49 TFUE trebuie interpretat în sensul că se opune unei reglementări a unui stat membru, precum cea în cauză în acțiunea principală, care, în scopul acordării unei autorizații de exploatare a unei linii urbane de transport public de persoane cu autobuzul, care deservește în mod regulat stații determinate potrivit unui orar prestabilit, impune ca operatorii economici solicitanți, stabiliți în alte state membre, să dispună de un sediu sau de o altă unitate pe teritoriul acestui stat membru chiar înainte ca autorizația de exploatare a acestei linii să le fi fost acordată. În schimb, articolul 49 TFUE trebuie interpretat în sensul că nu se opune unei reglementări naționale care prevede o cerință de stabilire, atunci când aceasta este impusă după acordarea autorizației și înainte ca solicitantul să înceapă exploatarea liniei respective.

### *Cu privire la a doua întrebare*

- 42 Prin intermediul acestei întrebări, instanța de trimitere solicită să se stabilească dacă dispozițiile dreptului Uniunii în materia liberei prestări a serviciilor și a libertății de stabilire trebuie interpretate în sensul că se opun unei reglementări a unui stat membru, precum cea în cauză în acțiunea principală, care prevede că autorizația solicitată în vederea exploatării unei linii urbane de transport de persoane cu autobuzul, care deservește în mod regulat stații determinate potrivit unui orar prestabilit, trebuie să fie refuzată în cazul în care o întreprindere concurentă, deja titulară a unei autorizații

de exploatare a unei linii de transport care urmează un traseu identic în totalitate sau în parte cu cel al liniei solicitate, s-ar confrunta, în urma acordării acestei autorizații, cu o reducere a încasărilor atât de semnificativă, încât continuarea exploatării liniei concesionate nu ar mai fi rentabilă din punct de vedere economic.

- 43 Având în vedere dezvoltările care figurează la punctele 29-33 din prezenta hotărâre, această întrebare trebuie să fie examinată exclusiv din perspectiva libertății de stabilire.
- 44 Trebuie arătat, în prealabil, că, potrivit indicațiilor care figurează în dosar, liniile de autobuz în cauză în acțiunea principală au o vocație în esență turistică, astfel încât obligațiile inerente serviciului de exploatare a unor astfel de linii nu corespund unor obligații de serviciu public, în sensul definiției cuprinse la articolul 2 alineatul (1) din Regulamentul nr. 1191/69.
- 45 Trebuie subliniat că o reglementare a unui stat membru, precum cea în cauză în acțiunea principală, care impune obținerea unei autorizații în scopul exploatării unei linii de autobuz turistic constituie, în principiu, o restricție privind libertatea de stabilire în sensul articolului 49 TFUE, în măsura în care urmărește să limiteze numărul de prestatori de servicii, independent de pretinsa absență a discriminării pe motiv de cetățenie sau de naționalitate a profesioniștilor respectivi (a se vedea, prin analogie, Hotărârea din 10 martie 2009, Hartlauer, C-169/07, Rep., p. I-1721, punctele 36 și 39).
- 46 Prin urmare, trebuie să se examineze dacă reglementarea în cauză în acțiunea principală poate fi justificată în mod obiectiv.

- 47 Trebuie arătat că, astfel cum reiese din dosarul prezentat Curții, articolul 7 din KfG, intitulat „Condiții și motive de excludere a acordării de licențe”, se referă, la alineatul 1 punctul 4, la caracterul contrar interesului public drept criteriu de refuz al acordării unei autorizații de exploatare și menționează, la literele b) și c) ale aceleiași dispoziții, situații în care acest motiv de excludere se aplică în particular. O reducere a încasărilor unei întreprinderi deja titulară a unei autorizații, care ar compromite în mod vădit rentabilitatea exploatarei unei linii de transport, este menționată la articolul 14 din această lege, intitulat „Zona de transport”.
- 48 Trebuie să se constate că a doua întrebare, astfel cum a fost formulată, privește rolul determinant al criteriului întemeiat pe o asemenea reducere a încasărilor și pe caracterul nerentabil din punct de vedere economic al exploatarei de către întreprinderea respectivă în cazul acordării unei autorizații către un nou operator.
- 49 Prin urmare, examinarea Curții va ține cont atât de modul de redactare a dispozițiilor relevante din KfG, cât și de interpretarea acestei legi, astfel cum rezultă din formularea celei de a doua întrebări.
- 50 În această privință, după cum observă în mod pertinent Comisia Comunităților Europene, exploatarea unor linii de autobuz precum cele din acțiunea principală este de natură să răspundă unui obiectiv de interes general, cum ar fi promovarea turismului, politica de siguranță rutieră prin canalizarea traficului în scopuri turistice spre itinerare determinate sau protecția mediului prin punerea la dispoziție a unui mod de transport colectiv ca alternativă la mijloace de transport individual.
- 51 În schimb, obiectivul de a garanta rentabilitatea unei linii de autobuz concurente, ca motiv de natură exclusiv economică, nu poate, potrivit unei jurisprudențe constante,

să constituie un motiv imperativ de interes general care să justifice o restricție privind o libertate fundamentală garantată de tratat (a se vedea Hotărârea din 11 martie 2010, Attanasio Group, C-384/08, Rep., p. I-2055, punctul 55 și jurisprudența citată).

- 52 În ceea ce privește, în particular, interesul de a evita ca autorizarea unui serviciu de transport să compromită în mod direct existența serviciilor regulate deja autorizate, trebuie arătat că un astfel de interes poate, desigur, în cadrul Regulamentului nr. 684/92, să justifice refuzul unei asemenea autorizații, astfel cum rezultă din articolul 7 alineatul (4) litera (d) din acesta. Totuși, întrucât dispoziția menționată nu este aplicabilă în circumstanțele acțiunii principale, nu se poate admite că, în afara acestui cadru de reglementare și în situația unei cereri privind o linie de transport exploatată în scopuri turistice, obiective similare celor prevăzute de această dispoziție pot justifica o restricție privind libertatea de stabilire.
- 53 Pentru examinarea proporționalității, trebuie amintit că un regim de autorizare administrativă prealabilă nu poate legitima un comportament discreționar din partea autorităților naționale, de natură să priveze de efectul lor util dispozițiile Uniunii, în special pe cele referitoare la o libertate fundamentală precum cea care face obiectul acțiunii principale. Așadar, pentru ca regimul autorizației prelabile să se justifice chiar și atunci când derogă de la o astfel de libertate fundamentală, acesta trebuie să fie întemeiat pe criterii obiective, nediscriminatorii și cunoscute în mod anticipat, care să asigure că regimul respectiv poate să circumscrie suficient exercitarea puterii de apreciere a autorităților naționale (Hotărârea Hartlauer, citată anterior, punctul 64 și jurisprudența citată).
- 54 Prin urmare, în cazul în care reglementarea națională în cauză în acțiunea principală este interpretată în sensul că evaluarea unei cereri de autorizare se efectuează de administrația națională competentă exclusiv pe baza afirmațiilor titularului unei autorizații privind rentabilitatea exploatării sale, deși această întreprindere este un concurent potențial direct al întreprinderii care solicită acordarea unei noi autorizații,

o asemenea modalitate de apreciere ar fi contrară normelor Uniunii, întrucât poate aduce atingere obiectivității și imparțialității soluționării cererii respective de autorizare (a se vedea în acest sens Hotărârea Hartlauer, citată anterior, punctul 69).

- 55 Având în vedere considerațiile de mai sus, trebuie să se răspundă la a doua întrebare că articolul 49 TFUE trebuie interpretat în sensul că se opune unei reglementări naționale care prevede refuzul de a acorda o autorizație în scopul exploatării unei linii de autobuz turistice din cauza reducerii rentabilității unei întreprinderi concurente titulare a unei autorizații de exploatare privind o linie identică în totalitate sau în parte cu cea solicitată, numai în temeiul simplelor afirmații ale acestei întreprinderi concurente.

### **Cu privire la cheltuielile de judecată**

- 56 Întrucât, în privința părților din acțiunea principală, 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 treia) declară:

- 1) Articolul 49 TFUE trebuie interpretat în sensul că se opune unei reglementări a unui stat membru, precum cea în cauză în acțiunea principală, care, în scopul acordării unei autorizații de exploatare a unei linii urbane de transport public de persoane cu autobuzul, care deservește în mod regulat stații**



determinate potrivit unui orar prestabilit, impune ca operatorii economici solicitanți, stabiliți în alte state membre, să dispună de un sediu sau de o altă unitate pe teritoriul acestui stat membru chiar înainte ca autorizația de exploatare a acestei linii să le fi fost acordată. În schimb, articolul 49 TFUE trebuie interpretat în sensul că nu se opune unei reglementări naționale care prevede o cerință de stabilire, atunci când aceasta este impusă după acordarea autorizației și înainte ca solicitantul să înceapă exploatarea liniei respective.

- 2) Articolul 49 TFUE trebuie interpretat în sensul că se opune unei reglementări naționale care prevede refuzul de a acorda o autorizație în scopul exploatarei unei linii de autobuz turistice din cauza reducerii rentabilității unei întreprinderi concurente titulare a unei autorizații de exploatare privind o linie identică în totalitate sau în parte cu cea solicitată, numai în temeiul simplelor afirmații ale acestei întreprinderi concurente.

Semnături