

ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (tretia komora)

z 22. decembra 2010*

Vo veci C-338/09,

ktorej predmetom je návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 234 ES, podaný rozhodnutím Unabhängiger Verwaltungssenat Wien (Rakúsko) z 29. júla 2009 a doručený Súdnemu dvoru 24. augusta 2009, ktorý súvisí s konaním:

Yellow Cab Verkehrsbetriebs GmbH

proti

Landeshauptmann von Wien,

SÚDNY DVOR (tretia komora),

v zložení: predseda tretej komory K. Lenaerts, sudcovia D. Šváby, R. Silva de Lapuerta, E. Juhász (spravodajca) a T. von Danwitz,

* Jazyk konania: nemčina.

generálny advokát: P. Cruz Villalón,
tajomník: A. Calot Escobar,

so zreteľom na písomnú časť konania,

so zreteľom na pripomienky, ktoré predložili:

- Yellow Cab Verkehrsbetriebs GmbH, v zastúpení: W. Punz, Rechtsanwalt,
- rakúska vláda, v zastúpení: C. Pesendorfer, splnomocnená zástupkyňa,
- nemecká vláda, v zastúpení: M. Lumma a J. Möller, splnomocnení zástupcovia,
- talianska vláda, v zastúpení: G. Palmieri, splnomocnená zástupkyňa, za právnej pomoci P. Gentili, avvocato dello Stato,
- Komisia Európskych spoločenstiev, v zastúpení: G. Braun, N. Yerrell a I. Rogalski, splnomocnení zástupcovia,

po vypočutí návrhov generálneho advokáta na pojednávaní 30. septembra 2010,

vyhlásil tento

Rozsudok

- 1 Návrh na začatie prejudiciálneho konania sa týka výkladu relevantných ustanovení práva Únie v oblasti slobody usadiť sa, slobodného poskytovania služieb a hospodárskej súťaže uplatňovaných v oblasti dopravy.

- 2 Tento návrh bol podaný v rámci sporu medzi spoločnosťou Yellow Cab Verkehrsbetriebs GmbH (ďalej len „Yellow Cab“), so sídlom v Mníchove (Nemecko), a Landeshauptmann von Wien (premiér spolkovej krajiny Viedeň) vo veci zamietnutia žiadosti tejto spoločnosti týkajúcej sa vydania povolenia na prevádzkovanie pravidelnej autobusovej linky prepravujúcej osoby na území mesta Viedeň (Rakúsko).

Právny rámec

Právna úprava Únie

- 3 Na základe článku 71 ods. 1 písm. a) ES, teraz článok 91 ods. 1 písm. a) ZFEÚ, ktorý oprávňoval Radu Európskej Únie zaviesť v konaní upravenom v tomto ustanovení spoločné pravidlá medzinárodnej dopravy do členského štátu alebo z členského štátu,

alebo pri prechode cez územie jedného alebo viacerých členských štátov, Rada prijala nariadenie (EHS) č. 684/92 zo 16. marca 1992 o spoločných pravidlách pre medzinárodnú prepravu osôb autokarmi a autobusmi (Ú. v. ES L 74, s. 1; Mim. vyd. 06/001, s. 306), zmenené a doplnené nariadením Rady (ES) č. 11/98 z 11. decembra 1997 (Ú. v. ES L 4, 1998, s. 1; Mim. vyd. 06/003, s. 62, ďalej len „nariadenie č. 684/92“).

- 4 Článok 7 nariadenia č. 684/92 s názvom „Postup schvaľovania“ v odseku 4 stanovuje:

„Povolenie sa udelí:

...

- d) ak sa ukáže, že príslušná doprava by priamo neohrozila existenciu už povolenej pravidelnej dopravy, s výnimkou prípadov, v ktorých príslušnú pravidelnú dopravu vykonáva len jeden dopravca alebo skupina dopravcov;
- e) ak sa zdá, že vykonávanie dopravy zahrnutej v žiadosti nie je zamerané len na najlukratívnejšie dopravné služby existujúce na príslušných spojoch;

...“

- 5 Na základe článku 71 ods. 1 písm. b) ES, teraz článok 91 ods. 1 písm. b) ZFEÚ, ktorý oprávňoval Radu stanoviť podmienky, za ktorých môžu dopravcovia, ktorí nemajú sídlo na území členského štátu, v tomto členskom štáte uskutočňovať vnútroštátnu dopravu, Rada prijala nariadenie (ES) č. 12/98 z 11. decembra 1997, ktorým sa stanovujú podmienky, za ktorých môžu dopravcovia, ktorí nemajú bydlisko/sídlo v určitom členskom štáte vykonávať vnútroštátnu cestnú osobnú dopravu v členskom štáte (Ú. v. ES L 4, 1998, s. 10; Mim. vyd. 07/003, s. 501), ktorého článok 1 stanovuje:

„Každý dopravca vykonávajúci cestnú osobnú dopravu v prenájme alebo za úhradu, ktorý je držiteľom licencie spoločenstva uvedenej v článku 3a nariadenia Rady (EHS) č. 684/92..., má povolené za podmienok stanovených v tomto nariadení a bez diskriminácie z dôvodu štátnej príslušnosti dopravcu alebo miesta, kde je usadený, dočasne vykonávať vnútroštátnu cestnú osobnú dopravu v prenájme alebo za úhradu v inom členskom štáte, ďalej len ‚hostiteľský členský štát‘ bez toho, aby musel mať sídlo, alebo inú prevádzkareň.

Takéto vnútroštátne dopravné služby sú ďalej uvádzané ako ‚kobotážna preprava‘“

- 6 Článok 2 tohto nariadenia znie:

„Na účely tohto nariadenia:

1. ‚Pravidelná doprava‘ znamená dopravu, ktorá zabezpečuje prepravu cestujúcich v stanovených intervaloch po stanovených trasách, pričom k nastupovaniu a vystupovaniu cestujúcich dochádza na vopred určených zastávkach. Pravidelná doprava je prístupná pre všetkých, a v prípade potreby podlieha povinnej rezervácii.

Skutočnosť, že sa prevádzkové podmienky dopravy môžu upraviť, nemá vplyv na jej klasifikáciu ako pravidelnej dopravy.

2. ‚Špeciálna pravidelná doprava‘ znamená pravidelnú dopravu, ktorá zabezpečuje prepravu špecifikovaných kategórií cestujúcich s vylúčením ostatných cestujúcich v stanovených intervaloch po stanovených trasách, pričom k nastupovaniu a vystupovaniu cestujúcich dochádza na vopred určených zastávkach.

Špeciálna pravidelná doprava zahŕňa:

- a) prepravu pracovníkov medzi bydliskom a pracoviskom;
- b) prepravu žiakov a študentov do vzdelávacích zariadení a z nich;
- c) prepravu vojakov a ich rodín medzi ich domovom a kasárňami.

Skutočnosť, že sa špeciálna doprava môže meniť podľa potrieb užívateľov, nemá vplyv na jej klasifikáciu ako pravidelnej dopravy.

3. ‚Príležitostná doprava‘ znamená dopravu, ktorá nezodpovedá definícii pravidelnej dopravy, vrátane špeciálnej pravidelnej dopravy, a ktorej hlavnou charakteristikou je to, že prepravuje skupiny cestujúcich vytvorené z podnetu zákazníka

alebo samotného dopravcu. Táto doprava neprestáva byť príležitostnou dopravou len preto, že sa vykonáva v určitých intervaloch.

...“

7 Článok 3 tohto nariadenia znie:

„Kabotážna preprava je povolená pre nasledujúcu dopravu:

1. špeciálnu pravidelnú dopravu za predpokladu, že sa uskutočňuje na základe zmluvy medzi organizátorom a dopravcom;
2. príležitostnú dopravu;
3. pravidelnú dopravu za predpokladu, že ju vykonáva dopravca, ktorý nemá bydlisko/sídlo v hostiteľskom členskom štáte v prípade pravidelnej medzinárodnej dopravy v súlade s nariadením (EHS) č. 684/92.

Kabotážna doprava sa nemôže vykonávať nezávisle na takejto medzinárodnej doprave.

Mestská a predmestská doprava je vyňatá z rozsahu pôsobnosti tohto bodu.

„Mestská a predmestská doprava“ znamená dopravné služby, ktoré plnia potreby mestských centier alebo mestských aglomerácií a dopravné potreby medzi nimi a príslušnými oblasťami.“

- 8 Nariadenia č. 684/92 a č. 12/98 budú s účinnosťou od 4. decembra 2011 zrušené a nahradené nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1073/2009 z 21. októbra 2009 o spoločných pravidlách prístupu na medzinárodný trh autokarovej a autobusovej dopravy a o zmene a doplnení nariadenia (ES) č. 561/2006 (Ú. v. EÚ L 300, s. 88). Preto nariadenia č. 684/92 a č. 12/98 sú uplatniteľné z hľadiska *ratione temporis* na skutkové okolnosti veci samej.
- 9 Nariadenie Rady (EHS) č. 1191/69 z 26. júna 1969 o postupe členských štátov, ktorý sa týka záväzkov obsiahnutých v koncepcii služieb vo verejnom záujme v oblasti železničnej, cestnej a vnútrozemskej vodnej dopravy (Ú. v. ES L 156, s. 1; Mim. vyd. 07/001, s. 19), zmeneného a doplneného nariadením Rady (EHS) č. 1893/91 z 20. júna 1991 (Ú. v. ES L 169, s. 1; Mim. vyd. 07/001, s. 314, ďalej len „nariadenie č. 1191/69“), ktoré je uplatniteľné z hľadiska *ratione temporis* na skutkové okolnosti veci samej, obsahuje v článku 2 ods. 1 túto definíciu:
- „Pod ‚záväzkami služieb vo verejnom záujme‘ sa rozumejú záväzky, ktoré by uvedený dopravný podnik neprijal alebo by ich neprijal v rovnakej miere, či za tých istých podmienok, keby realizoval svoje vlastné obchodné záujmy.“
- 10 Nariadenie č. 1191/69 bolo od 3. decembra 2009 zrušené nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave, ktorým sa zrušujú nariadenia Rady (EHS) č. 1191/69 a (EHS) č. 1107/70 (Ú. v. EÚ L 315, s. 1). Článok 2 písm. e) tohto nariadenia

obsahuje definíciu pojmu „záväzok vyplývajúci zo služieb vo verejnom záujme“, ktorá sa obsahovo v podstate zhoduje s definíciou v článku 2 ods. 1 nariadenia č. 1191/69.

Vnútroštátna právna úprava

- ¹¹ § 1 rakúskeho zákona upravujúceho prepravu linkovými autobusmi (Kraftfahrlinien-gesetz, BGBl. I, 203/1999), v znení uplatniteľnom na spor vo veci samej (BGBl. I, 153/2006, ďalej len „KfllG“), s názvom „Definície, obsah a pôsobnosť licencií“ stanovuje:

„1. Autobusovou linkovou prepravou sa rozumie pravidelná preprava osôb autobusom podnikmi prepravujúcimi osoby autobusmi na určitom dopravnom spojení, pričom cestujúci nastupujú a vystupujú na vopred stanovených zastávkach. Bez ohľadu na prípadnú povinnosť rezervácie miesta je autobusová linková preprava prístupná pre každého.

...

3. Na prevádzkovanie vnútroštátnej a medzinárodnej autobusovej linkovej prepravy je potrebná koncesia vydaná podľa odseku 1, na prevádzkovanie autobusovej linkovej prepravy, ktorej konečné zastávky sa nachádzajú na štátnom území členských štátov... alebo zmluvných strán Dohody o Európskom hospodárskom priestore alebo Švajčiarska je potrebné povolenie rovnocenné koncesii.“

- ¹² § 2 KfllG s názvom „Povinnosť podať žiadosť o koncesiu a povolenie, obsah žiadosti o koncesiu“ stanovuje, že na vydanie koncesie alebo povolenia sa vyžaduje, aby

dopravca podal žiadosť priamo na príslušný orgán a upresňuje, aké údaje musí táto žiadosť obsahovať, pokiaľ ide o identitu a miesto usadenia sa žiadateľa, jeho bezúhonnosť, odbornú spôsobilosť, finančnú bonitu, trasu požadovanej linky, požadovanú dĺžku platnosti koncesie, výšku cestovného a vybavenie používaných vozidiel.

- 13 § 3 tohto zákona s názvom „Dozorné orgány“ v odseku 1 stanovuje, že Landeshaupmann (premiér spolkovej krajiny) má právomoc udeliť koncesiu uvedenú v § 1 KfLG.
- 14 § 7 tohto zákona s názvom „Podmienky udelenia licencie a dôvody jej zamietnutia“ v odseku 1 stanovuje:

„Koncesia sa má vydať v prípadoch, keď:

1. žiadateľ o koncesiu alebo prípadne prevádzkovateľ podľa § 10 ods. 5 je spoľahlivý a odborne fundovaný a má navyše zodpovedajúcu finančnú bonitu;
2. žiadateľ o koncesiu ako fyzická osoba má rakúske štátne občianstvo a podnik (§ 1 ods. 2 bod 2) má sídlo v tuzemsku. Štátni príslušníci iných členských štátov... alebo inej zmluvnej strany Dohody o Európskom hospodárskom priestore a podniky z týchto štátov, ktorí majú aj sídlo alebo stále obchodné zastúpenie v tuzemsku, sú postavení na roveň rakúskym žiadateľom o koncesiu;

3. spôsob prevádzkovania linky zabezpečuje účelné a hospodárne uspokojenie potreby príslušnej prepravy a

4. udelenie koncesie neodporuje ani iným verejným záujmom. Dôvod neudelenia existuje najmä vtedy, keď

...

- b) autobusová linková preprava, o ktorej povolenie sa žiada, môže ohroziť plnenie dopravných úloh dopravným podnikom, do ktorého dopravnej oblasti (§ 14 ods. 1 až 3) požadovaná linka celkom alebo čiastočne zasahuje, alebo

- c) autobusová linková preprava, o ktorej povolenie sa žiada, zasahuje do organizácie prepravy, ktorá lepšie zodpovedá verejným potrebám zabezpečovaným dopravnými podnikmi v dopravnej oblasti (§ 14 ods. 4), do ktorej požadovaná linka celkom alebo čiastočne patrí, a jeden z týchto podnikov uskutoční nevyhnutné zlepšenie dopravných služieb v priebehu primeranej lehoty stanovenej dozorným orgánom, ktorá nesmie byť dlhšia ako šesť mesiacov.“

¹⁵ § 14 KfVG s názvom „Dopravná oblasť“ znie takto:

„1. Dopravná oblasť uvedená v § 7 ods. 1 bode 4 písm. b) siaha do takej vzdialenosti, do akej môže požadovaná linková preprava ohrozovať verejnú dopravu, na ktorú už bola udelená koncesia.

2. Plnenie prepravných úloh je ohrozené vtedy, keď je dopravný podnik pri prevádzkovaní svojej verejnej dopravy podstatne poškodzovaný, o takýto prípad ide vtedy, keď dopravný podnik utrpí v súvislosti s ohrozenou linkou zníženie príjmu, ktoré zjavne ohrozuje výnosnosť jeho prevádzky.

3. Ak dopravný podnik vyhlasuje, že došlo u neho k zníženiu príjmu, ktoré zjavne ohrozuje výnosnosť jeho prevádzky z dôvodu udelenia novej koncesie alebo zmeny koncesie týkajúcej sa trasy, musí dozornému orgánu predložiť jemu známe údaje, ktoré tomuto orgánu umožnia posúdiť účinky zníženia príjmov na výnosnosť dotknutej linky.

4. Dopravnou oblasťou podľa § 7 ods. 1 bodu 4 písm. c) sa rozumie tá oblasť, v rámci ktorej požiadavky na prepravu uspokojuje už existujúca autobusová linková preprava.“

Spor vo veci samej a prejudiciálne otázky

¹⁶ Žiadosťou z 25. januára 2008 Yellow Cab požiadala Landeshauptmann von Wien, podľa KfVG o udelenie koncesie na prevádzkovanie autobusovej linkovej prepravy osôb po vopred určenej trase výlučne v rámci územia mesta Viedeň.

¹⁷ Na väčšej časti tejto trasy je už inou spoločnosťou prevádzkovaná iná autobusová linková preprava osôb na základe koncesie vydanéj 17. mája 2005.

- 18 Žiadosť Yellow Cab bola príslušným správnym orgánom zamietnutá v podstate z týchto dôvodov. Jednak Yellow Cab má sídlo v inom členskom štáte a nemá sídlo, ani stále obchodné zastúpenie na rakúskom území, čo je v rozpore s § 7 ods. 1 bodom 2 KfIG. Jednak podnik, ktorý aktuálne prevádzkuje autobusovú linkovú prepravu osôb na rovnakej trase, o akú žiada Yellow Cab, bol posudzovaný z hľadiska § 7 ods. 1 bodu 4 písm. b) KfIG a zistilo sa, že ak sa udelí požadovaná koncesia, táto linka by už nemohla byť prevádzkovaná za udržateľných ekonomických podmienok.
- 19 Yellow cab podala odvolanie na Unabhängiger Verwaltungssenat Wien, ktorý vyjadril pochybnosti o zlučiteľnosti spornej vnútroštátnej úpravy s ustanoveniami Zmluvy ES v oblasti slobody usadiť sa, slobodného poskytovania služieb a hospodárskej súťaže.
- 20 V podstate tvrdí, že povinnosť mať sídlo alebo stále obchodné zastúpenie na rakúskom území, aby sa udelila koncesia na prevádzkovanie pravidelnej autobusovej linkovej prepravy osôb predstavuje osobitnú prekážku len pre žiadateľov, ktorí nepochádzajú z Rakúska, keďže rakúski žiadatelia, fyzické alebo právnické osoby, v zásade sú usadení na území Rakúskej republiky. Aj keď služba pravidelnej linkovej prepravy osôb predstavuje verejný záujem, vnútroštátny súd pochybuje, že by z tohto hľadiska mala byť považovaná za nutnú prekážku slobody usadiť sa a slobodného poskytovania služieb v tak širokom rozsahu.
- 21 Okrem iného pokiaľ ide o podmienku, aby požadovaná nová linka ekonomicky neovplyvnila už existujúcu linkovú prepravu, vnútroštátny súd sa domnieva, že príslušné ustanovenie vnútroštátnej právnej úpravy chráni pred hospodárskou súťažou podniky, ktoré zle alebo nerentabilne prevádzkujú už povolené prepravné linky. Vnútroštátny

súd uvádza, že vo veci samej podnik podávajúci žiadosť ponúka za prakticky rovnakú autobusovú linkovú prepravu osôb jednoznačne nižšiu cenu v porovnaní s cenou, ktorú v súčasnosti žiada konkurenčný podnik, ktorý už má koncesiu.

- 22 Napokon vnútroštátny súd uvádza, že ustanovenia Zmluvy upravujúce hospodársku súťaž sa v prvom rade vzťahujú na podniky, členské štáty sa takisto majú zdržať akýchkoľvek opatrení, ktoré by mohli zrušiť praktický účinok pravidiel hospodárskej súťaže platných pre podniky. Sporná vnútroštátna úprava by teda mala za následok, že sa podniku, ktorý môže ponúkať prepravu osôb pravidelnou autobusovou linkou za nižšie ceny, zabráni vo vstupe na trh, pretože existuje významný verejný záujem na riadne fungujúcom systéme linkovej prepravy osôb za výhodne ceny.

- 23 Vzhľadom na tieto úvahy rozhodol Unabhängiger Verwaltungssenat Wien prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru nasledujúce prejudiciálne otázky:

„1. Neodporuje slobode usadiť sa a slobodnému poskytovaniu služieb v zmysle článkov [49 ZFEÚ a nasl., ako aj 56 ZFEÚ a nasl.] a právu v oblasti hospodárskej súťaže v zmysle článku [101 ZFEÚ a nasl.], ak vnútroštátny právny predpis ako podmienku na vydanie povolenia na prevádzkovanie autobusovej linkovej prepravy, teda

na prevádzkovanie prostriedkov verejnej hromadnej dopravy, ktoré pravidelne chodia na určené zastávky podľa cestovného poriadku, stanovuje:

- a) že podnik podávajúcí žiadosť musí mať už pred začatím prevádzkovania linky, a najneskôr v okamihu udelenia koncesie, sídlo alebo organizačnú zložku v štáte, v ktorom sa nachádza orgán udeľujúci povolenie;

- b) že podnik podávajúcí žiadosť musí mať najneskôr od okamihu začatia prevádzkovania linky sídlo alebo organizačnú zložku v štáte, v ktorom sa nachádza orgán udeľujúci povolenie?

2. Je v súlade so slobodou usadiť sa a so slobodným poskytovaním služieb v zmysle článkov [49 ZFEÚ a nasl., ako aj 56 ZFEÚ a nasl.] a s právom v oblasti hospodárskej súťaže v zmysle článku [101 ZFEÚ a nasl.], že vnútroštátny právny predpis pre udelenie povolenia na prevádzkovanie autobusovej linkovej prepravy, teda na prevádzkovanie prostriedkov verejnej hromadnej dopravy, ktoré pravidelne chodia na určené zastávky podľa cestovného poriadku, stanovuje, že povolenie sa nevydá, keď v prípade začatia prevádzkovania autobusovej linkovej prepravy, o povolenie ktorej sa žiada, by sa príjmy konkurenčného podniku, ktorý prevádzkuje čiastočne alebo celkom rovnakú trasu, z ním prevádzkovanvej trasy linky natoľko výrazne znížili, že pokračovanie v prevádzke na linke konkurenčného podniku by už potom nebolo podľa hľadísk trhového hospodárstva rentabilné?“

O prejudiciálnych otázkach

Úvodné poznámky

- 24 Na úvod treba uviesť, že dve otázky vnútroštátneho súdu sa týkajú najmä práva Únie v oblasti hospodárskej súťaže zakotveného v článku 101 ZFEÚ a nasl.
- 25 V tejto súvislosti treba pripomenúť, že je síce nesporné, že články 101 ZFEÚ a 102 ZFEÚ sa samy osebe týkajú iba správania podnikov a nie zákonov alebo iných právnych predpisov členských štátov, ale nič to nemení na skutočnosti, že tieto články v spojení s článkom 4 ods. 3 ZEÚ zavádzajúcim povinnosť spolupráce ukladajú členským štátom povinnosť, aby neprijímali alebo nezachovávali v účinnosti opatrenia, a to ani vo forme zákonov alebo iných právnych predpisov, spôsobilé zmariť potrebný účinok pravidiel hospodárskej súťaže, ktoré sa uplatňujú na podniky (pozri rozsudky 9. septembra 2003, CIF, C-198/01, Zb. s. I-8055, bod 45 a citovanú judikatúru, ako aj z 5. decembra 2006, Cipolla a i., C-94/04 a C-202/04, Zb. s. I-11421, bod 46).
- 26 Ako už Súdny dvor rozhodol, k porušeniu článku 4 ods. 3 ZEÚ a článku 101 ZFEÚ dôjde vtedy, ak členský štát nariadi alebo zvýhodní uzatváranie kartelových dohôd v rozpore s článkom 101 ZFEÚ, alebo posilní účinky takýchto dohôd, alebo zbaví svoju vlastnú právnu úpravu jej štátneho charakteru tým, že prenesie zodpovednosť za prijatie rozhodnutí zasahujúcich do oblasti hospodárstva na súkromné hospodárske subjekty (pozri rozsudok CIF, už citovaný, bod 46 a citovanú judikatúru, ako aj rozsudok Cipolla a i., už citovaný, bod 47).

- 27 Treba však konštatovať, že vo veci samej sporná vnútroštátna úprava nespadá pod žiaden z týchto prípadov. Z toho vyplýva, že nie je potrebné preskúmať predmetný návrh na začatie prejudiciálneho konania z hľadiska pravidiel Únie týkajúcich sa hospodárskej súťaže.

O prvej otázke

- 28 Touto otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa ustanovenia práva Únie upravujúce slobodné poskytovanie služieb a slobodu usadiť majú vykladať v tom zmysle, že bránia takej právnej úprave členského štátu, aká je sporná vo veci samej, ktorá na účely vydania povolenia na prevádzkovanie autobusovej mestskej hromadnej prepravy osôb, ktorá pravidelne chodí na určené zastávky podľa cestovného poriadku, vyžaduje, aby hospodárske subjekty žiadajúce o koncesiu, a to aj subjekty usadené v iných členských štátoch, mali sídlo alebo inú organizačnú zložku na území tohto členského štátu.
- 29 Z hľadiska odpovede na túto otázku je potrebné zdôrazniť, že sloboda poskytovať služby v oblasti dopravy nie je upravená ustanovením článku 56 ZFEÚ, ktorý sa týka slobodného poskytovania služieb vo všeobecnosti, ale je upravený osobitným ustanovením článku 58 ods. 1 ZFEÚ, podľa ktorého „slobodu poskytovať služby v oblasti dopravy upravujú ustanovenia hlavy o doprave“ (pozri v tomto zmysle rozsudok z 13. júla 1989, Lambregts Transportbedrijf, 4/88, Zb. s. 2583, bod 9).
- 30 V dôsledku toho uplatňovanie zásad slobody poskytovania služieb musí byť vykonávané podľa Zmluvy uskutočňovaním spoločnej dopravnej politiky (pozri rozsudok zo 7. novembra 1991, Pinaud Wieger, C-17/90, Zb. s. I-5253, bod 7).

- 31 Treba teda konštatovať, že prepravy sporné vo veci samej nepatria do pôsobnosti ustanovení, ktoré Rada prijala na základe 71 ods. 1 ES s cieľom liberalizovať dopravné služby.
- 32 Na jednej strane je totiž nepochybné, že plánované prevádzkovanie autobusovej linky zo strany Yellow Cab nie je kvalifikované ako medzinárodná preprava a v dôsledku toho nespadá do pôsobnosti nariadenia č. 684/92. Na druhej strane pokiaľ ide o nariadenie č. 12/98, treba uviesť, že nie sú splnené podmienky uplatnenia tohto nariadenia na vec samu, pretože služby pravidelnej prepravy ponúkané spoločnosťou Yellow Cab nie sú vnútroštátnou časťou medzinárodnej pravidelnej linkovej prepravy v zmysle článku 3 bodu 3 tohto nariadenia a vzhľadom na to, že sú výlučne určené na poskytovanie na území mesta Viedeň, predstavujú mestské alebo prímestské služby, ktoré podľa uvedeného ustanovenia nepatria do pôsobnosti citovaného nariadenia.
- 33 Za týchto okolností treba posúdiť spornú vnútroštátnu úpravu z hľadiska ustanovení Zmluvy ZEÚ v oblasti slobody usadiť sa, ktoré sa priamo uplatňujú na dopravu a nie na základe tejto hlavy Zmluvy týkajúcej sa dopravy.
- 34 V tejto súvislosti treba uviesť, že povinnosť mať sídlo alebo inú organizačnú zložku na území hostiteľského členského štátu logicky sama o sebe nepredstavuje prekážku alebo obmedzenie slobody usadiť sa. Ako totiž správne poznamenala rakúska vláda, táto povinnosť žiadnym spôsobom neobmedzuje slobodu hospodárskych subjektov usadených v iných členských štátoch zriaďovať pobočky alebo iné organizačné zložky na tomto území.

- 35 Preto je dôležité v situácii, o akú ide vo veci samej, skúmať, či podrobná úprava súvisiaca s požiadavkou mať sídlo alebo inú organizačnú zložku na území hostiteľského členského štátu ako podmienka získania povolenia na prevádzkovanie pravidelnej autobusovej linkovej prepravy osôb, môže predstavovať prekážku výkonu práva usadiť sa.
- 36 V tejto súvislosti vnútroštátny súd odkazuje po prvé na situáciu, v ktorej zahraniční podnikateľ musí mať zriadené sídlo alebo inú organizačnú zložku na území hostiteľského členského štátu už pred udelením povolenia na prevádzkovanie a po druhé na situáciu, v ktorej musí túto požiadavku spĺňať po udelení povolenia a najneskôr v okamihu, keď začne prevádzkovať povolenú pravidelnú linku.
- 37 Pokiaľ sa teda požaduje, aby hospodársky subjekt usadený v inom členskom štáte, ktorý chce získať povolenie na prevádzkovanie pravidelnej autobusovej linkovej prepravy osôb v hostiteľskom členskom štáte, mal sídlo alebo inú organizačnú zložku na území tohto členského štátu ešte pred udelením povolenia na prevádzkovanie tejto linky, tak to má odstrašujúci účinok. Primerane obozretný hospodársky subjekt by totiž nebol ochotný vo väčšej miere investovať v prípade, že vôbec nie je isté, či mu bude udelené povolenie.
- 38 Treba dodať, že obmedzenie zapríčinené takouto požiadavkou zjavne nie je odôvodnené cieľmi, ktoré uvádza rakúska vláda a ktoré sa týkajú potreby zabezpečiť rovnosť podmienok hospodárskej súťaže pri prevádzkovaní autobusových liniek a potreby zaručiť dodržiavanie sociálneho a pracovného práva v Rakúsku.

- 39 V dôsledku toho takáto požiadavka je obmedzením, ktoré je v rozpore s pravidlami Únie v oblasti práva usadiť sa.
- 40 Naopak, požiadavka usadiť sa na rakúskom území nie je v rozpore s pravidlami práva Únie, ak sa uplatňuje po udelení povolenia na prevádzkovanie a predtým než podnikateľ začne s prevádzkovaním linky.
- 41 Vzhľadom na vyššie uvedené úvahy treba na prvú otázku odpovedať, že článok 49 ZFEÚ sa má vykladať v tom zmysle, že bráni takej právnej úprave členského štátu, o akú ide vo veci samej, ktorá ako podmienku udelenia povolenia na prevádzkovanie autobusovej linky verejnej mestskej prepravy osôb, ktorá pravidelne chodí na určené zastávky podľa cestovného poriadku, vyžaduje, aby hospodárske subjekty žiadajúce o koncesiu usadené v iných členských štátoch mali sídlo alebo inú organizačnú zložku na území tohto členského štátu ešte pred tým, ako im je udelené povolenie na prevádzkovanie tejto linky. Naopak, článok 49 ZFEÚ sa má vykladať v tom zmysle, že nebráni vnútroštátnej právnej úprave, ktorá stanovuje požiadavku usadiť sa, ak sa toto usadenie požaduje po udelení tohto povolenia a pred tým, ako žiadateľ začne s prevádzkovaním uvedenej linky.

O druhej otázke

- 42 Touto otázkou sa vnútroštátny súd pýta, či ustanovenia práva Únie v oblasti slobodného poskytovania služieb a slobody usadiť sa majú byť vykladané v tom zmysle, že bránia takej vnútroštátnej úprave, o akú ide vo veci samej, ktorá stanovuje, že povolenie požadované na prevádzkovanie autobusovej mestskej linkovej prepravy osôb, ktorá pravidelne chodí na určené zastávky podľa cestovného poriadku, musí byť zamietnuté, ak by sa prijímy konkurenčného podniku, ktorý už vlastní povolenie na

prevádzkovanie čiastočne alebo celkom rovnej trasy, v dôsledku udelenia tohto povolenia natoľko výrazne znížili, že pokračovanie v prevádzke na už schválenej linke by nebolo podľa hľadísk trhového hospodárstva viac rentabilné.

- 43 Vzhľadom na úvahy uvedené v bodoch 29 až 33 tohto rozsudku, treba túto otázku skúmať výhradne z hľadiska slobody usadiť sa.
- 44 Na úvod treba uviesť, že podľa údajov zo spisu sporné autobusové linky sú v podstate určené pre turistov, takže povinnosti vyplývajúce z poskytovania služby prevádzkovania takýchto liniek nie sú zhodné s povinnosťami verejnej služby v zmysle definície uvedenej v článku 2 ods. 1 nariadenia č. 1191/69.
- 45 V dôsledku toho uvedená právna úprava predstavuje obmedzenie slobody usadiť sa v zmysle článku 43 ES bez ohľadu na údajnú neexistenciu diskriminácie na základe štátnej príslušnosti dotknutých poskytovateľov. Treba zdôrazniť, že vnútroštátna právna úprava, o ktorú ide vo veci samej, ktorá vyžaduje získanie povolenia na účely prevádzkovania turistickej autobusovej linky predstavuje obmedzenie slobody usadiť sa v zmysle článku 49 ZFEÚ v rozsahu, v akom obmedzuje počet poskytovateľov služieb bez ohľadu na údajnú neexistenciu diskriminácie na základe štátnej príslušnosti dotknutých hospodárskych subjektov vykonávajúcich dané povolanie (pozri analogicky rozsudok z 10. marca 2009, Hartlauer, C-169/07, Zb. s. I-1721, body 36 a 39).
- 46 V dôsledku toho treba preskúmať, či sporná právna úprava môže byť objektívne odôvodnená.

- 47 Treba pripomenúť, ako vyplýva aj zo spisu predloženého Súdnu dvoru, že § 7 KfLG s názvom „Podmienky udelenia licencie a dôvody jej zamietnutia“ poukazuje v odseku 1 bode 4 na nezlučiteľnosť s verejnými záujmami ako kritéria zamietnutia udelenia povolenia na prevádzkovanie a uvádza v písmenách b) a c) tohto ustanovenia situácie, v ktorých sa tento dôvod zamietnutia obzvlášť použije. Zníženie príjmov podniku, ktorému už bolo udelené povolenie, zjavne ohrozujúce výnosnosť jeho prevádzky linkovej prepravy je uvedené v § 14 tohto zákona s názvom „Dopravná oblasť“.
- 48 Treba konštatovať, že formulácia druhej otázky sa týka určujúcej úlohy kritéria založeného ba takomto znížení príjmu a nerentabilnosti prevádzkovania dotknutého podniku z hľadiska trhového hospodárstva v prípade, že sa udelí povolenie novému subjektu.
- 49 Z tohto dôvodu Súdny dvor v rámci skúmania zohľadní nielen znenie príslušných ustanovení KfLG, ale aj výklad tohto zákona ako vyplýva z formulácie druhej otázky.
- 50 V tejto súvislosti, ako správne uvádza Komisia, prevádzkovanie takých autobusových liniek, o aké ide vo veci samej, môže spĺňať všeobecný cieľ, akým je podpora cestovného ruchu, politika bezpečnosti cestnej premávky formou organizácie dopravy pre turistov s určenými trasami alebo ochrana životného prostredia formou ponuky hromadnej dopravy ako alternatívy individuálnej dopravy.
- 51 Naopak, cieľ zabezpečenia výnosnosti konkurenčnej autobusovej linky ako čisto ekonomický dôvod podľa ustálenej judikatúry nemôže byť naliehavým dôvodom

všeobecného záujmu, ktorý by mohol odôvodniť obmedzenie základnej slobody zaručenej Zmluvou (pozri rozsudok z 11. marca 2010, Attanasio Group, C-384/08, Zb. s. I-2055, bod 55 a citovanú judikatúru).

- 52 Pokiaľ ide predovšetkým o záujem, ktorý má zabrániť tomu, aby povolenie dopravnej služby bezprostredne ohrozilo existenciu už povolených služieb, treba konštatovať, že takýto záujem iste môže v rámci nariadenia č. 684/92 odôvodniť zamietnutie takéhoto povolenia, ako to vyplýva z článku 7 ods. 4 písm. d) tohto nariadenia. Toto ustanovenie sa však za okolností veci samej neuplatní, pretože nie je prípustné, aby sa mimo tohto právneho rámca v prípade predloženia žiadosti o prevádzkovanie linkovej prepravy na turistické účely cieľa, ktoré sú podobné cieľom uvedeným v tomto ustanovení, nemôžu odôvodniť obmedzenie slobody usadiť sa.
- 53 Z hľadiska skúmania proporcionality treba pripomenúť, že režim predchádzajúceho správneho povolenia nemôže zlegitímniť svojvoľný postup vnútroštátnych orgánov tak, že by zbavil ustanovenia Únie, najmä ustanovenia týkajúce sa takej základnej slobody, aká je sporná vo veci samej, ich potrebného účinku. Režim predchádzajúceho povolenia tak musí byť na to, aby bol odôvodnený, hoci predstavuje výnimku z takejto základnej slobody, založený na objektívnych, nediskriminačných a vopred známych kritériách, ktoré zabezpečujú, že je spôsobilý dostatočne ohraničiť výkon diskrečnej právomoci vnútroštátnych orgánov (rozsudok Hartlauer, už citovaný, bod 64 a citovaná judikatúra).
- 54 Ak sa teda vnútroštátna právna úprava vykladá v tom zmysle, že žiadosť o vydanie povolenia posudzuje vnútroštátna správa len na základe tvrdení vlastníka povolenia o výnosnosti jeho prevádzky, hoci tento podnik je potenciálnym priamym konkurentom podniku, ktorý žiada o vydanie nového povolenia, tento spôsob posúdenia

je v rozpore s pravidlami Únie, pretože by mohol narušiť objektivitu a nestrannosť prejednávania príslušnej žiadosti o vydanie povolenia (pozri v tomto zmysle rozsudok Hartlauer, už citovaný, bod 69).

- 55 Vzhľadom na vyššie uvedené úvahy treba na druhú otázku odpovedať, že článok 49 ZFEÚ sa má vykladať v tom zmysle, že bráni vnútroštátnej právnej úprave, ktorá nariaďuje zamietnuť udelenie povolenia na prevádzkovanie turistickej autobusovej linky z dôvodu zníženia výnosnosti konkurenčného podniku, ktorý vlastní povolenie na prevádzkovanie čiastočne alebo celkom rovnakej linky, ako je požadovaná linka, a to len na základe informácií predložených týmto konkurenčným podnikom.

O trovách

- 56 Vzhľadom na to, že konanie pred Súdny dvorom má vo vzťahu k účastníkom konania vo veci samej incidenčný charakter a bolo začaté v súvislosti s prekážkou postupu v konaní pred vnútroštátnym súdom, o trovách konania rozhodne tento vnútroštátny súd. Iné trovy konania, ktoré vznikli v súvislosti s predložením pripomienok Súdnemu dvoru a nie sú trovami uvedených účastníkov konania, nemôžu byť nahradené.

Z týchto dôvodov Súdny dvor (tretia komora) rozhodol takto:

- 1. Článok 49 ZFEÚ sa má vykladať v tom zmysle, že bráni takej právnej úprave členského štátu, o akú ide vo veci samej, ktorá ako podmienku udelenia povolenia na prevádzkovanie autobusovej linky verejnej mestskej prepravy osôb, ktorá pravidelne chodí na určené zastávky podľa cestovného poriadku,**

vyžaduje, aby hospodárske subjekty žiadajúce o koncesiu usadené v iných členských štátoch mali sídlo alebo inú organizačnú zložku na území tohto členského štátu ešte pred tým, ako im je udelené povolenie na prevádzkovanie tejto linky. Naopak, článok 49 ZFEÚ sa má vykladať v tom zmysle, že nebráni vnútroštátnej právnej úprave, ktorá stanovuje požiadavku usadiť sa, ak sa toto usadenie požaduje po udelení tohto povolenia a pred tým, ako žiadateľ začne s prevádzkovaním uvedenej linky.

2. Článok 49 ZFEÚ sa má vykladať v tom zmysle, že bráni vnútroštátnej právnej úprave, ktorá nariaďuje zamietnuť udelenie povolenia na prevádzkovanie turistickej autobusovej linky z dôvodu zníženia výnosnosti konkurenčného podniku, ktorý vlastní povolenie na prevádzkovanie čiastočne alebo celkom rovnakej linky, ako je požadovaná linka, a to len na základe informácií predložených týmto konkurenčným podnikom.

Podpisy