



Rättsfallssamlingen

DOMSTOLENS DOM (andra avdelningen)

den 14 januari 2015*

”Begäran om förhandsavgörande — Konkurrens — Statligt stöd — Artikel 107.1 FEUF — Tillstånd att använda bussfiler som endast beviljas för Londons taxibilar men inte för andra personbilar med chaufför — Begreppet statligt stöd — Statliga medel — Ekonomisk fördel — Selektiv fördel — Inverkan på handeln mellan medlemsstaterna”

I mål C-518/13,

angående en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF, framställd av Court of Appeal (England & Wales) (Civil Division) (Förenade kungariket) genom beslut av den 24 september 2013, som inkom till domstolen den 26 september 2013, i målet

The Queen, på begäran av:

Eventech Ltd,

mot

Parking Adjudicator,

ytterligare deltagare i rättegången:

London Borough of Camden,

Transport for London,

meddelar

DOMSTOLEN (andra avdelningen)

sammansatt av avdelningsordföranden R. Silva de Lapuerta, domstolens vice-ordförande K. Lenaerts, tillika tillförordnad domare på andra avdelningen, samt domarna J.-C. Bonichot, A. Arabadjiev (referent) och J.L. da Cruz Vilaça,

generaladvokat: N. Wahl,

justitiesekreterare: förste handläggaren L. Hewlett,

efter det skriftliga förfarandet och förhandlingen den 3 juli 2014,

* Rättegångsspråk: engelska.

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

- Eventech Ltd, genom K. Bacon, barrister, befullmäktigad av J. Maitland-Walker, solicitor,
- Transport for London, genom C. Moore, i egenskap av ombud, biträdd av M. Chamberlain, QC, och S. Love, barrister,
- Polens regering, genom B. Majczyna, i egenskap av ombud,
- Europeiska kommissionen, genom L. Flynn och P.-J. Loewenthal, båda i egenskap av ombud,
- Eftas övervakningsmyndighet, genom X. Lewis, C. Perrin och A. Steinarsdóttir, samtliga i egenskap av ombud,

och efter att den 24 september 2014 ha hört generaladvokatens förslag till avgörande,

följande

Dom

- 1 Begäran om förhandsavgörande avser tolkningen av artikel 107.1 FEUF.
- 2 Begäran har framställts i ett mål mellan Eventech Ltd (nedan kallat Eventech) och Parking Adjudicator angående lagenligheten av en policy som införts av Transport for London (nedan kallad TfL) och majoriteten av London Boroughs (Londons kommuner) och som består i att Londons taxibilar tillåts att använda sig av de flesta bussfilerna i denna stad under de timmar då trafikbegränsningar avseende dessa filer gäller, medan andra personbilar med chaufför (nedan kallade "minicabs") inte får föras där såvida det inte sker för att hämta eller lämna passagerare som har förbeställt en sådan bil (nedan kallad bussfilspolicyn).

Tillämpliga bestämmelser

Londons taxibilar och "minicabs"

- 3 I London utför nämnda taxibilar och "minicabs" transporter med bil mot betalning. För dessa tjänster krävs tillstånd från London Taxi and Private Hire, som ingår i TfL. Tillstånden beviljas enligt olika lagbestämmelser och på olika villkor beroende på om det rör sig om Londons taxibilar eller "minicabs".
- 4 Tillstånd för Londons taxibilar beviljas enligt bestämmelserna i 1934 års förordning om taxibilarna i London (London Cab Order 1934). Den förordningen antogs med stöd av section 6 i 1869 års lag om allmänna transportmedel i London (Metropolitan Public Carriage Act 1869) (nedan kallad 1869 års lag). I section 8.2 i den lagen föreskrivs att en taxi endast får "söka uppdrag" i London om chauffören har erhållit tillstånd från TfL enligt section 8 i samma lag.
- 5 Av detta följer att det endast är om en taxi omfattas av ett tillstånd utfärdat enligt nämnda förordning som det är tillåtet att "söka uppdrag" ("ply for hire") med den i London, varvid detta begrepp definieras som uppsökande av eller väntan på passagerare som inte har hyrt eller beställt en taxi på förhand. Enligt den hänskjutande domstolen framgår det av en undersökning som gjordes år 2009 att 8 procent av de resor som utförs med Londons taxibilar är förbeställda, att 52 procent av resorna följer av att passagerarna har stoppat taxin på gatan och att majoriteten av de andra resorna sker efter

det att passageraren har tagits upp vid en taxistation. Eventech har emellertid bestritt dessa sifferuppgifter och hävdar att cirka 60 procent av Londons taxibilar i dag använder sig av en applikation, kallad Hailo, som gör det möjligt för användarna att beställa en taxi från sin mobiltelefon.

- 6 Tillstånd för "minicabs" utfärdas enligt bestämmelserna i 1998 års lag om "minicabs" [Private Hire Vehicles (London) Act 1998]. "Minicabs" får inte "söka uppdrag" i London. De får följaktligen endast ta upp passagerare som har förbeställt deras tjänster. Det är ostridigt att "minicabs" konkurrerar med Londons taxibilar om passagerare som förbeställer taxiresan.
- 7 Det framgår dessutom av handlingarna att Londons taxibilar, sedan 1831 och 1853 års lagar om Londons droskor (London Hackney Carriage Acts 1831 and 1853), omfattas av en "upptagningskyldighet" enligt vilken en taxichaufför som har accepterat att ta upp en passagerare vid en taxistation eller på gatan är skyldig att transportera vederbörande till hans eller hennes destination, om körningen inte överstiger ett visst avstånd eller en viss restid. En sådan skyldighet gäller inte för "minicabs".
- 8 Londons taxibilar känns omedelbart igen på deras form och storlek och på deras ljusskylt på vilken ordet "Taxi" anges. De måste nämligen uppfylla vissa lämplighetskrav som innefattar ett antal normer som för närvarande endast uppfylls av två fordonsmärken. "Minicabs" kan däremot ha vilken färg och form som helst. För närvarande finns det således cirka 700 olika märken och modeller av "minicabs" som omfattas av ett tillstånd.
- 9 Londons taxibilar omfattas av en strikt prisreglering och alla körpriser måste beräknas med hjälp av en taxameter. Förare av "minicabs" fastställer däremot sina priser fritt och deras fordon är inte utrustade med en mätare. Priset för en körning med "minicabs" anges således vid tidpunkten för beställningen, oavsett restiden, medan priserna för körningar med Londons taxibilar varierar beroende på restidens längd.
- 10 Londons taxibilar måste kunna ta upp passagerare som förflyttar sig i rullstol. Någon liknande skyldighet avseende tillgänglighet gäller inte för "minicabs".
- 11 Innan Londons taxichaufförer erhåller tillstånd ska de ha klarat ett prov kallat "Kännedom om London" (Knowledge of London), vilket kräver två–fyra års studier. Innan förare av "minicabs" erhåller tillstånd ska de ha klarat ett topografiskt prov, som i regel pågår en dag. Londons taxichaufförer ska även ha klarat ett "Avancerat förarprov framtaget av Byrån för trafiknormer och förarutbildning" (Driving Standards Agency Advanced Driving Assessment), medan något villkor av detta slag inte finns för förare av "minicabs".

Trafikregleringsbefogenheter och bussfilspolicyn

- 12 I section 121A i 1984 års vägtrafiklag (Road Traffic Regulation Act 1984) (nedan kallad 1984 års lag) anges vilken myndighet som ska vara behörig i fråga om trafik på alla allmänna vägar i England, Wales och Skottland. Enligt subsection 1A i den bestämmelsen ska TfL vara behörig myndighet för vissa vägar i Storlondon, kallade "vägar som omfattas av Greater London Authoritys behörighet", som är behörig myndighet för Storlondon (nedan kallad GLA). Dessa vägar, som GLA ansvarar för, uppgår till sammanlagt 580 km och är, i regel, de viktigaste vägarna i Storlondon.) Enligt section 121A.2 i denna lag är de enskilda Boroughs i London ansvariga trafikmyndigheter för nästan alla andra vägar i London och Storlondon.

- 13 Befogenheten för den trafikmyndighet som ansvarar för en viss väg att begränsa trafiken på denna väg (eller på en del därav) till vissa typer av fordon följer av section 6 i 1984 års lag, i vilken det, i den lydelse som är tillämplig i det nationella målet, föreskrivs följande:
- ”1. Trafikmyndigheten för en väg i Storlondon får anta föreskrifter enligt denna section för att kontrollera eller reglera fordonstrafik och annan trafik (inklusive den som föranleds av fotgängare). Bestämmelser får i synnerhet antas
- a) för något av de ändamål eller beträffande något av de ämnesområden som nämns i bilaga 1 till denna lag, och
 - b) för sådana andra ändamål som nämns i något av leden a–g i section 1.1 i denna lag.
2. Om Secretary of State är trafikmyndighet för en väg har även den lokala trafikmyndigheten befogenhet att, med samtycke från Secretary of State, anta föreskrifter enligt denna section.
3. Alla föreskrifter som antas enligt denna section får tillämpas
- a) på hela den lokala myndighetens område, eller på vissa delar av detta område, eller på vissa platser eller gator eller delar av gator i det området,
 - b) under hela dagen, eller under vissa perioder,
 - c) enbart vid speciella tillfällen, eller enbart vid särskilda tidpunkter,
 - d) på alla sorters trafik,
 - e) med de undantag som eventuellt anges i föreskrifterna eller som bestämts i enlighet med föreskrifterna.”
- 14 Ett av de ändamål som anges i bilaga 1 till 1984 års lag är det som nämns i punkt 3 i bilagan, nämligen ”reglering av positionen på körbanan för vägtrafikanter med olika hastighet och av olika slag”. De ändamål som nämns i section 1.1 i 1984 års lag inkluderar ”undvikande av fara för personer eller annan vägtrafik som använder den aktuella vägen [i Storlondon] eller annan väg eller undvikande av risken för att sådan fara ska uppkomma” och ”underlättande av framkomligheten på vägen i fråga eller på annan väg för alla slag av vägtrafik (inklusive för fotgängare)”.
- 15 Enligt section 6 i 1984 års lag får de olika Boroughs i London och TfL således bestämma var bussfiler ska inrättas på de vägar som omfattas av deras ansvarsområde i egenskap av trafikmyndighet.
- 16 TfL har med stöd av sina befogenheter enligt section 6 inrättat bussfiler på ett antal vägar som omfattas av GLA:s behörighet. Förstnämnda organ har även antagit bussfilspolicyn, enligt vilken Londons taxibilar, men inte ”minicabs”, får använda sig av bussfiler som TfL ansvarar för under de timmar då begränsningarna av vilken trafik som får färdas i dessa filer gäller. ”Minicabs” får emellertid köra in i bussfilerna för att hämta och lämna passagerare. Denna policy har tillämpats i vart fall sedan år 2000.
- 17 I överensstämmelse med TfL:s bussfilspolicy har även flertalet Boroughs i London antagit en bussfilspolicy enligt vilken Londons taxibilar, men inte ”minicabs”, under de timmar då trafikbegränsningarna gäller får föras i bussfiler som dessa Boroughs ansvarar för. Det är just det som är fallet beträffande bussfilen på Southampton Row, som Londonkommunen Camden (London Borough of Camden) ansvarar för.

Beivrande av överträdelser

- 18 Trafikmyndigheternas befogenhet att ålägga böter för överträdelser av föreskrifter som antagits enligt section 6 i 1984 års lag stadgas i London Local Authorities Act 1996. I section 4 i den lagen föreskrivs, såvitt är av relevans i målet, följande:

”1. När

a) [TfL], beträffande en väg eller anslutningsväg som GLA ansvarar för, ...

på grundval av information som erhållits genom användning av en föreskriven anordning, har anledning att anta att ägaren av ett fordon ska betala böter på grund av detta fordon ... får [TfL] förelägga den person som framstår som fordonets ägare att betala böterna.

2. ... Vid tillämpningen av denna del av lagen ska ägaren av ett fordon betala böter för fordonet, om den person som har besittningen av fordonet överträder föreskrifter som antagits enligt section 6 eller 9 eller sådana bestämmelser som avses i section 12 i [1984 års lag], i den mån som det däri föreskrivs att hela eller en del av körbanan på en väg ska avsättas som bussfil. Böterna ska betalas

a) när överträdelserna avser en väg eller anslutningsväg som GLA ansvarar för: till [TfL] ...”

- 19 Överträdelser av föreskrifter som antagits enligt section 6 i 1984 års lag får också beivras av polisen, då det i section 8.1 i samma lag föreskrivs att det är en straffbar handling att överträda sådana föreskrifter. I praktiken beivras emellertid de flesta överträdelserna av sådana föreskrifter genom administrativa indrivningsförfaranden, det vill säga genom att trafikmyndigheterna ålägger böter.

Målet vid den nationella domstolen och tolkningsfrågorna

- 20 Eventech är ett dotterbolag som helt ägs av Addison Lee plc (nedan kallat Addison Lee) som driver en fordonspark med ”minicabs” i Stor-London. Eventech är den registrerade innehavaren av Addison Lees samtliga ”minicabs”, vilka enligt avtal leasas ut av Addison Lee till förare som är egenföretagare.
- 21 Eventech har påpekat att det i det nationella målet har getts in handlingar med flera annonser från aktörer som driver rörelse med Londons taxibilar, i vilka det hänvisas till fördelarna med att beställa en taxi i stället för en ”minicabs”, eftersom taxibilarna får föras i bussfilerna i rusningstid. Enligt Eventech har dessa handlingar inte ifrågasatts och TfL har därför inte bestritt att dess bussfilspolicy ger dem som driver taxirörelse en ekonomisk fördel som införts av staten.
- 22 TfL har angett att styrelseordföranden i Addison Lee i ett meddelande till sina chaufförer underrättade dem om att de kunde använda sig av de bussfiler i London som Londons taxibilar hade tillträde till och om att de skulle erbjudas ersättning för de böter eller annat ansvar som de ålades av den anledningen. Styrelseordföranden preciserade att ett föreläggande om att upphöra med en straffbar handling hade erhållits genom ett interimistiskt beslut.
- 23 Eventech har angett att bolaget under en tid av 16 månader, nämligen från slutet av juli 2011 till början av december 2012, av TfL och kommunfullmäktige i flera Boroughs i London ålades böter vars sammanlagda belopp överstiger 180 000 brittiska pund (GBP), det vill säga cirka 215 166 euro, på grund av att det hade använt sig av bussfiler i London.
- 24 I förevarande fall delgav London Borough of Camden Eventech två bötesförelägganden på grund av att två av Addison Lees förare av ”minicabs” den 6 respektive den 13 oktober 2010 hade använt sig av bussfilen på Southampton Row i centrala London. Eventech överklagade bötesföreläggandena till Parking Adjudicator, som ogillade överklagandet genom beslut av den 16 augusti 2011.

- 25 Eventechs överklagande av det beslutet ogillades av High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) genom dom av den 13 juli 2012. Eventech beviljades tillstånd att överklaga High Courts dom varefter Court of Appeal tog upp målet till prövning den 23 och 24 april 2013.
- 26 Eventech har bland annat gjort gällande att bussfilspolicyn utgör ett icke anmält statligt stöd till dem som driver rörelse med Londons taxibilar, som strider mot artikel 108.3 FEUF och artikel 107.1 FEUF.
- 27 Den hänskjutande domstolen anser att det är ostridigt att nämnda policy ger Londons taxibilar en ekonomisk fördel, att policyn kan tillskrivas staten och att den är ägnad att snedvrیدا konkurrensen mellan "minicabs" och Londons taxibilar, eftersom den gör det möjligt för de sistnämnda att färdas snabbare än "minicabs" på de vägar som omfattas av policyn, varigenom Londons taxibilar i synnerhet får en konkurrensfördel när det gäller att locka till sig kunder. Den hänskjutande domstolen anser däremot att de övriga villkor som omfattas av begreppet statligt stöd inte nödvändigtvis är uppfyllda.
- 28 Tfl har nämligen hävdad att den ekonomiska fördel som Londons taxibilar får genom bussfilspolicyn inte ges "med hjälp av statliga medel", eftersom den inte har någon som helst effekt på dessa medel. Policyn kan inte heller anses vara selektiv. Londons taxibilar och "minicabs" befinner sig nämligen inte i en jämförbar rättslig eller faktisk situation med hänsyn till det mål som eftersträvas med en sådan policy. I vart fall så är den särbehandling som policyn ger upphov till motiverad med hänsyn till systemets art och allmänna systematik. Slutligen är nämnda policy inte ägnad att påverka handeln mellan medlemsstaterna, eftersom den är en lokal åtgärd som endast gäller i London.
- 29 Eventech har tvärtom gjort gällande att den ekonomiska fördel som är aktuell ges med hjälp av statliga medel, dels eftersom Londons taxibilar ges förmånstillträde till en statlig tillgång, dels eftersom bussfilspolicyn innebär att dessa taxibilar undantas från skyldigheten att betala böter eller andra påföljder för användningen av dessa filer. Policyn är selektiv genom att den ger Londons taxibilar en fördel gentemot deras konkurrenter. Det kan slutligen inte uteslutas att policyn påverkar handeln mellan medlemsstaterna, eftersom den gäller en sektor som är öppen för företag från alla medlemsstater.
- 30 Mot denna bakgrund beslutade Court of Appeal (England & Wales) (Civil Division) att vilandeförklara målet och ställa följande frågor till domstolen:
- "1) Innebär det användning av statliga medel, i den mening som avses i artikel 107.1 FEUF, att göra en bussfil på en allmän väg tillgänglig för Londons taxibilar men inte för ["minicabs"] under de timmar då bussfilsmarkeringen gäller, under de omständigheter som är aktuella i förevarande mål?
- 2) a) Vilket är det relevanta mål som ska beaktas vid bedömningen av huruvida Londons taxibilar och "minicabs" befinner sig i en jämförbar rättslig och faktisk situation, för att avgöra huruvida beslutet att göra en bussfil på en allmän väg tillgänglig för Londons taxibilar men inte för "minicabs" under de timmar då bussfilsmarkeringen gäller är en selektiv åtgärd enligt artikel 107.1 FEUF?
- b) För det fall det kan visas att det relevanta målet, vid besvarandet av fråga 2 a, åtminstone delvis är att skapa ett säkert och effektivt transportsystem, och att det finns säkerhets- och/eller effektivitetshänsyn som motiverar att Londons taxibilar får föras i bussfiler men som inte i samma utsträckning gäller i fråga om "minicabs", kan det då anses att åtgärden inte är en selektiv åtgärd enligt artikel 107.1 FEUF?

- c) Är det vid besvarandet av fråga 2 b nödvändigt att beakta huruvida den medlemsstat som åberopar dessa hänsyn dessutom har visat att den förmånliga behandlingen av Londons taxibilar jämfört med "minicabs" är proportionerlig och inte går utöver vad som är nödvändigt?
- 3) Är beslutet att göra en bussfil på en allmän väg tillgänglig för Londons taxibilar men inte för "minicabs" under de timmar då bussfilsmarkeringen gäller ägnat att påverka handeln mellan medlemsstaterna, i den mening som avses i artikel 107.1 FEUF, när vägen i fråga är belägen i centrala London och det inte finns något hinder för medborgare i någon medlemsstat att äga eller föra vare sig Londons taxibilar eller "minicabs"?"

Prövning av tolkningsfrågorna

Den första och den andra frågan

- 31 Den hänskjutande domstolen har ställt den första och den andra frågan, som ska prövas tillsammans, för att få klarhet i huruvida en policy, genom vilken målet att skapa ett säkert och effektivt transportsystem eftersträvas, att Londons taxibilar får föras i bussfiler på allmänna vägar under de timmar då trafikbegränsningar i dessa filer gäller, medan "minicabs" inte får föras där såvida det inte sker för att hämta eller lämna passagerare som har förbeställt en sådan bil, innebär användning av statliga medel och ger dessa taxibilar en selektiv fördel i den mening som avses i artikel 107.1 FEUF. Nämda domstol önskar också få klarhet i huruvida det vid besvarandet av denna fråga ska beaktas huruvida nämnda åtgärd är proportionerlig och inte går utöver vad som är nödvändigt.
- 32 Det framgår av lydelsen av artikel 107.1 FEUF att "[o]m inte annat föreskrivs i fördragen, är stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel, av vilket slag det än är, som snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, oförenligt med den inre marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna".
- 33 Såvitt avser villkoret om användning av statliga medel, ska det erinras om att begreppet stöd inte enbart omfattar konkreta förmåner som subventioner, utan även ingripanden som på olika sätt minskar de kostnader som normalt belastar ett företags budget och som därigenom, utan att vara subventioner i strikt bemärkelse, är av samma karaktär och har samma verkningar (dom Frucona Košice/kommissionen, C-73/11 P, EU:C:2013:32, punkt 69 och där angiven rättspraxis).
- 34 För att kunna fastställa att statligt stöd föreligger ska det följaktligen visas att det föreligger ett tillräckligt direkt samband mellan den fördel som beviljas stödmottagaren och en minskning av statens budget, eller en tillräckligt konkret ekonomisk risk för en belastning för denna budget (se, för ett liknande resonemang, dom Bouygues och Bouygues Télécom/kommissionen m.fl. och dom kommissionen/Frankrike m.fl., C-399/10 P och C-401/10 P, EU:C:2013:175, punkt 109).
- 35 Det framgår i förevarande fall av de handlingar som domstolen förfogar över att den hänskjutande domstolen önskar få klarhet i huruvida den argumentering som Eventech har framställt i det nationella målet och som har upprepats vid EU-domstolen är grundad. Enligt denna argumentering medför bussfilspolicyn en sådan belastning för budgeten dels eftersom Londons taxibilar ges förmånstillträde till en infrastruktur som tillhör staten, nämligen bussfilerna i London, för vars användning de inte behöver bära några kostnader, dels eftersom dessa taxibilar undantas från skyldigheten att betala böter när de förs i sådana filer.
- 36 Vad beträffar det andra argumentet i föregående punkt, som ska prövas först, ska det genast erinras om att det i varje rättssystem är vedertaget att rättssubjekten inte ska riskera några påföljder för ett beteende som på förhand har angetts vara lagligt och tillåtet.

- 37 Det är i det nationella målet utrett att den omständigheten att Londons taxibilar kan föras i bussfilerna i London utan att riskera några böter följer av tillståndet, som dessa taxibilar beviljats, att använda dessa filer under de timmar då trafikbegränsningarna gäller.
- 38 I den mån Eventech har grundat sin argumentering på ett påstående om likheten mellan de faktiska och rättsliga omständigheterna i förevarande mål och dem i målet kommissionen/Nederländerna (C-279/08 P, EU:C:2011:551), kan det konstateras att omständigheterna i sistnämnda mål skiljer sig från dem i förevarande mål.
- 39 Domstolen konstaterade nämligen, i punkt 106 i domen kommissionen/Nederländerna (EU:C:2011:551), att den aktuella åtgärden kunde innebära ytterligare kostnader för myndigheterna i form av exempelvis en befrielse från skyldigheten att betala böter eller straffavgifter. Konungariket Nederländerna gjorde det nämligen möjligt för de företag som omfattades av åtgärden att köpa utsläppsrätter för att undgå att behöva betala böter som, om sådana rättigheter inte fanns, skulle ha betalats till följd av att dessa företag hade överskridit de gränsvärden som föreskrevs för deras utsläpp av kväveoxider.
- 40 I förevarande mål utgör däremot varje otillåten användning av bussfilerna en överträdelse som är belagd med böter, och de behöriga myndigheterna har inte infört någon möjlighet att undvika att betala dessa böter. Det följer dessutom av konstaterandet i punkt 37 i den här domen att den omständigheten att Londons taxibilar får föras i dessa bussfiler utan att det medför böter inte är en följd av myndigheternas avstående från att uppbära böter som ska betalas utan av tillståndet för förare av taxibilarna att använda sig av dessa filer.
- 41 Den omständigheten att det inte föreligger någon skyldighet att betala böter för att Londons taxibilar använder sig av bussfilerna ger följaktligen inte upphov till ytterligare kostnader för myndigheterna som innebär användning av statliga medel.
- 42 Vad beträffar Eventechs första argument, enligt vilket det ges förmånstillträde till den transportinfrastruktur som finansieras av staten för vars användning Londons taxibilar inte behöver bära några finansiella kostnader, har detta företag visserligen rätt i att domstolen har slagit fast att finansieringen – genom det kapitaltillskott som myndigheterna lämnar i egenskap av aktieägare – av byggandet av en infrastruktur som utnyttjas ekonomiskt kan innebära beviljande av statligt stöd (se, för ett liknande resonemang, dom Mitteldeutsche Flughafen och Flughafen Leipzig-Halle/kommissionen, C-288/11 P, EU:C:2012:821, punkterna 43 och 44).
- 43 I förevarande mål är det emellertid så att de aktuella vägarna i allmänhet, och de bussfiler som hör till dessa vägar i synnerhet, inte utnyttjas ekonomiskt av myndigheterna. Såsom detta bekräftats vid domstolens förhandling, av såväl Eventech som TfL, är användningen av dessa vägar och filer nämligen gratis.
- 44 Av detta följer att myndigheterna genom sin bussfilspolicy inte avstår från intäkter som de skulle ha uppburit om en sådan policy inte fanns.
- 45 Det ska vidare erinras om att den åtgärd som är aktuell i det nationella målet inte avser själva finansieringen av byggandet av bussfiler, utan förmånstillträdet till dessa filer. Det ska tilläggas att det av de handlingar som domstolen förfogar över klart framgår att bussfilerna inte har byggts till förmån för vare sig ett särskilt företag eller en särskild kategori av företag, såsom den som utgörs av Londons taxibilar, eller för dem som tillhandahåller busstjänster, och dessa aktörer har inte heller tilldelats filerna efter det att de byggts. Det är i stället så, att bussfilerna har byggts såsom utgörande en del av Londons vägnät och, framför allt, för att underlätta de allmänna transporter som utförs med buss, oavsett huruvida denna allmänna tjänst är organiserad inom den offentliga eller den privata sektorn.

- 46 Mot bakgrund av dessa överväganden är den fråga som Eventech tar upp genom sin argumentering, som sammanfattas i punkt 35 i denna dom, såsom generaladvokaten har angett i punkt 24 i sitt förslag till avgörande huruvida det, under sådana omständigheter som dem som är aktuella i det nationella målet, enligt artikel 107.1 FEUF föreligger en skyldighet för de behöriga myndigheterna att av dem som har getts en sådan rätt till förmånstillträde till en allmän infrastruktur ta ut en avgift som motsvarar det ekonomiska värdet av denna rättighet.
- 47 Det ska understrykas att denna fråga i sig inte avser kriteriet användning av statliga medel, utan huruvida bussfilspolicyn, genom vilken TfL eftersträvar målet att garantera ett säkert och effektivt transportsystem, såsom det föreskrivs i den nationella lagstiftningen, ska anses ge dem som använder sig av bussfilerna en ekonomisk fördel, i den mening som avses i artikel 107.1 FEUF, som omfattas av unionsrättens tillämpningsområde för statligt stöd och för vilken användarna ska betala en avgift som motsvarar fördelens ekonomiska värde.
- 48 Det ska härvid slås fast att, såsom har gjorts gällande av Europeiska kommissionen och Eftas övervakningsmyndighet, staten inte nödvändigtvis ger en ekonomisk fördel i den mening som avses i artikel 107.1 FEUF när den, för att uppnå ett mål som eftersträvas med dess lagstiftning, beviljar användarna av en allmän infrastruktur som inte utnyttjas ekonomiskt av myndigheterna rätt till förmånstillträde.
- 49 Det ska dessutom understrykas att det i princip endast är de behöriga myndigheterna som har rätt att fastställa vilket mål som ska eftersträvas och att dessa myndigheter ska ha ett utrymme för bedömning vad gäller såväl nödvändigheten, för att uppnå det mål som eftersträvas, av att avstå från eventuella intäkter som fastställandet av lämpliga tilldelningskriterier. Dessa kriterier ska dock fastställas på förhand på ett sätt som medger insyn och utan någon diskriminering.
- 50 Det följer av det nationella målet att rätten till förmånstillträde avser användning av bussfiler, att denna rättighet motsvarar ett ekonomiskt värde, att den beviljas av trafikmyndigheten, att det av den vägtrafiklagstiftning som är tillämplig framgår att målet med denna är att garantera ett säkert och effektivt transportsystem, att varken det aktuella vägtrafiknätet eller bussfilerna utnyttjas ekonomiskt, att tilldelningskriteriet avser tillhandahållande av taxitjänster i London, att detta kriterium har fastställts på förhand och på ett sätt som medger insyn och, slutligen, att alla leverantörer av sådana tjänster behandlas lika.
- 51 Såvitt avser frågan huruvida det finns ett samband mellan det lagstadgade målet att garantera ett säkert och effektivt transportsystem och avståendet, genom bussfilspolicyn, från eventuella intäkter, kan det inte uteslutas – såsom generaladvokaten korrekt påpekade i punkt 30 i sitt förslag till avgörande – att uppnåendet av detta mål åtminstone delvis skulle kunna äventyras om det av Londons taxichaufförer togs ut en avgift som motsvarade det ekonomiska värdet av deras rätt till tillträde till bussfilerna, eftersom det skulle kunna avskräcka en del av Londons taxichaufförer från att använda sig av nämnda filer.
- 52 Med beaktande av Londons taxibilars egenskaper, såsom dessa har angetts i punkterna 4–11 i denna dom, kunde de behöriga nationella myndigheterna dessutom skäligen anse att dessa taxibilars tillträde till bussfilerna kan främja effektiviteten i Londons vägtrafiksystem och att kriteriet för att tilldela den aktuella rättigheten, det vill säga tillhandahållandet av taxitjänster i London, kan göra det möjligt att uppnå det mål som avses.
- 53 Det ska mot denna bakgrund vidare prövas huruvida det kriterium som den behöriga myndigheten använder sig av vid tilldelning av tillträdesrätten tillämpas på de berörda ekonomiska aktörerna på ett icke diskriminerande sätt. Såsom generaladvokaten påpekade i punkt 35 i sitt förslag till avgörande sammanfaller denna prövning i sak med frågan huruvida bussfilspolicyn ger Londons taxibilar en selektiv ekonomisk fördel. Denna fråga ska följaktligen behandlas i samband med prövningen av huruvida en sådan fördel föreligger.

- 54 Det ska erinras om att det enligt artikel 107.1 FEUF är förbjudet att bevilja stöd som "[gynnar] vissa företag eller viss produktion", det vill säga selektiva stöd (dom Mediaset/kommissionen, C-403/10 P, EU:C:2011:533, punkt 36).
- 55 Det följer av domstolens fasta praxis att det enligt artikel 107.1 FEUF ska fastställas huruvida en nationell åtgärd, inom ramen för en viss rättsordning, kan gynna "vissa företag eller viss produktion" i jämförelse med andra företag som, med hänsyn till det mål som eftersträvas med rättsordningen, i faktiskt och rättsligt hänseende befinner sig i en jämförbar situation (dom Mediaset/kommissionen (EU:C:2011:533, punkt 36).
- 56 Den hänskjutande domstolen har genom den andra frågans andra del begärt att domstolen, med avseende på fastställande av den beviljade fördelens eventuella selektiva karaktär, ska bedöma huruvida det genom den aktuella åtgärden görs åtskillnad mellan aktörer som i faktiskt och rättsligt hänseende befinner sig i en jämförbar situation, med hänsyn till det mål som eftersträvas.
- 57 Det ska understrykas att fastställandet av de situationer som Londons taxibilar respektive "minicabs" befinner sig i och bedömningen av huruvida dessa situationer är jämförbara är en fråga som endast omfattas av den hänskjutande domstolens behörighet, vilken domstol ensam förfogar över de relevanta uppgifterna om de faktiska och rättsliga förhållandena.
- 58 Domstolen kan emellertid, på grundval av uppgifterna i den akt som den har tillgång till, tillhandahålla den hänskjutande domstolen de upplysningar som är användbara för den bedömning som det ankommer på sistnämnda domstol att göra.
- 59 Det kan i detta sammanhang för det första konstateras att fastställandet av den situation som Londons taxibilar och "minicabs" befinner sig i inte kan begränsas till det marknadssegment inom vilket dessa båda kategorier av aktörer för personbefordran uppträder i direkt konkurrens med varandra, det vill säga det segment som avser förbeställda resor. Det råder nämligen inget tvivel om att alla körningar som utförs av Londons taxibilar och "minicabs" kan påverka transportsystemets säkerhet och effektivitet på samtliga vägar i London.
- 60 Det ska för det andra beaktas att det endast är Londons taxibilar som i kraft av sin rättsliga ställning får söka uppdrag, omfattas av en upptagningsskyldighet, ska vara igenkännbara och kunna transportera passagerare som förflyttar sig i rullstol. Londons taxichaufförer ska dessutom ta betalt för sina tjänster genom att beräkna priserna med hjälp av en taxameter och de ska ha synnerligen goda kunskaper om staden London.
- 61 Av detta följer att Londons taxibilar och "minicabs" i faktiskt och rättsligt hänseende befinner sig i situationer som är så olika att de inte kan anses vara jämförbara och att bussfilspolicyn följaktligen inte ger Londons taxibilar någon selektiv ekonomisk fördel.
- 62 Under dessa förhållanden saknas det anledning att besvara den andra frågans tredje del.
- 63 Mot bakgrund av det anförda ska den första och den andra frågan besvaras enligt följande. Det har inte framkommit att en policy, genom vilken målet att skapa ett säkert och effektivt transportsystem eftersträvas, som innebär att Londons taxibilar får föras i bussfiler på allmänna vägar under de timmar då trafikbegränsningar i dessa filer gäller, medan "minicabs" inte får föras där såvida det inte sker för att hämta eller lämna passagerare som har förbeställt en sådan bil, är av sådant slag att den innebär användning av statliga medel eller ger dessa taxibilar en selektiv fördel i den mening som avses i artikel 107.1 FEUF. Det ankommer emellertid på den hänskjutande domstolen att kontrollera detta.

Den tredje frågan

- 64 Den hänskjutande domstolen har ställt den tredje frågan för att få klarhet i huruvida den omständigheten, genom vilken målet att skapa ett säkert och effektivt transportsystem eftersträvas, att Londons taxibilar får föras i bussfiler på allmänna vägar under de timmar då trafikbegränsningar i dessa filer gäller, medan "minicabs" inte får föras där såvida det inte sker för att hämta eller lämna passagerare som har förbeställt en sådan bil, är ägnad att påverka handeln mellan medlemsstaterna, i den mening som avses i artikel 107.1 FEUF.
- 65 Det framgår av domstolens fasta praxis att det, för att kvalificera en nationell åtgärd som statligt stöd, inte är nödvändigt att styrka att stödet faktiskt påverkar handeln mellan medlemsstaterna och att konkurrensen faktiskt snedvrids, utan endast att undersöka huruvida det kan påverka handeln och snedvrida konkurrensen (dom Libert m.fl., C-197/11 och C-203/11, EU:C:2013:288, punkt 76 och där angiven rättspraxis).
- 66 I synnerhet gäller att om ett stöd som beviljats av en medlemsstat stärker ett företags ställning i förhållande till andra konkurrerande företags ställning i handeln mellan medlemsstaterna, ska stödet anses påverka handeln (se, för ett liknande resonemang, dom Libert m.fl., EU:C:2013:288, punkt 77 och där angiven rättspraxis).
- 67 Det är i detta sammanhang inte nödvändigt att det gynnade företaget självt deltar i handeln mellan medlemsstaterna. När en medlemsstat beviljar ett stöd till ett företag, kan dess verksamhet inom landet upprätthållas eller öka på grund av detta, med den följderna att möjligheterna för företag från andra medlemsstater att träda in på denna medlemsstats marknad minskar (se, för ett liknande resonemang, dom Libert m.fl., EU:C:2013:288, punkt 78 och där angiven rättspraxis).
- 68 Enligt domstolens praxis finns det inte heller någon gräns eller procentsats under vilken man kan anse att handeln mellan medlemsstaterna inte påverkas. Den omständigheten att det är fråga om ett relativt litet stöd eller ett relativt litet stödmottagande företag innebär nämligen inte att det på förhand kan uteslutas att handeln mellan medlemsstaterna påverkas (dom Altmark Trans och Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, EU:C:2003:415, punkt 81).
- 69 Villkoret enligt vilket stödet ska kunna påverka handeln mellan medlemsstaterna är således inte beroende av om de tillhandahållna transporttjänsterna är lokala eller regionala eller beroende av storleken av det aktuella verksamhetsområdet (dom Altmark Trans och Regierungspräsidium Magdeburg, EU:C:2003:415, punkt 82).
- 70 I förevarande mål gör domstolen särskilt bedömningen att det inte kan uteslutas att bussfilspolicyn medför att det blir mindre attraktivt att tillhandahålla tjänster med "minicabs" i London, med följderna att möjligheterna för företag som är etablerade i andra medlemsstater att träda in på denna marknad minskar. Det ankommer på den hänskjutande domstolen att kontrollera detta.
- 71 Av detta följer att den tredje frågan ska besvaras enligt följande. Det kan inte uteslutas att den omständigheten att Londons taxibilar får föras i bussfiler på allmänna vägar under de timmar då trafikbegränsningar i dessa filer gäller, medan "minicabs" inte får föras där såvida det inte sker för att hämta eller lämna passagerare som har förbeställt en sådan bil, kan vara ägnad att påverka handeln mellan medlemsstaterna, i den mening som avses i artikel 107.1 FEUF. Det ankommer på den hänskjutande domstolen att kontrollera detta.

Rättegångskostnader

72 Eftersom förfarandet i förhållande till parterna i det nationella målet utgör ett led i beredningen av samma mål, ankommer det på den hänskjutande domstolen att besluta om rättegångskostnaderna. De kostnader för att avge yttrande till domstolen som andra än nämnda parter har haft är inte ersättningsgilla.

Mot denna bakgrund beslutar domstolen (andra avdelningen) följande:

- 1) **Det har inte framkommit att en policy, genom vilken målet att skapa ett säkert och effektivt transportsystem eftersträvas, som innebär att Londons taxibilar får föras i bussfiler på allmänna vägar under de timmar då trafikbegränsningar i dessa filer gäller, medan andra personbilar med chaufför inte får föras där såvida det inte sker för att hämta eller lämna passagerare som har förbeställt en sådan bil, är av sådant slag att den innebär användning av statliga medel eller ger dessa taxibilar en selektiv fördel i den mening som avses i artikel 107.1 FEUF. Det ankommer emellertid på den hänskjutande domstolen att kontrollera detta.**
- 2) **Det kan inte uteslutas att den omständigheten att Londons taxibilar får föras i bussfiler på allmänna vägar under de timmar då trafikbegränsningar i dessa filer gäller, medan andra personbilar med chaufför inte får föras där såvida det inte sker för att hämta eller lämna passagerare som har förbeställt en sådan bil, kan vara ägnad att påverka handeln mellan medlemsstaterna, i den mening som avses i artikel 107.1 FEUF. Det ankommer på den hänskjutande domstolen att kontrollera detta.**

Underskrifter