



Sammlung der Rechtsprechung

URTEIL DES GERICHTSHOFS (Zweite Kammer)

14. Januar 2015*

„Vorlage zur Vorabentscheidung — Wettbewerb — Staatliche Beihilfen — Art. 107 Abs. 1 AEUV — Erlaubnis nur für London-Taxis, nicht aber für Funkmietwagen zur Benutzung der den Bussen vorbehaltenen Spuren — Begriff ‚staatliche Beihilfe‘ — Staatliche Mittel — Wirtschaftlicher Vorteil — Selektiver Vorteil — Auswirkung auf den Handel zwischen den Mitgliedstaaten“

In der Rechtssache C-518/13

betreffend ein Vorabentscheidungsersuchen nach Art. 267 AEUV, eingereicht vom Court of Appeal (England & Wales) (Civil Division) (Vereinigtes Königreich) mit Entscheidung vom 24. September 2013, beim Gerichtshof eingegangen am 26. September 2013, in dem Verfahren

The Queen, auf Antrag von

Eventech Ltd

gegen

Parking Adjudicator,

Beteiligte:

London Borough of Camden,

Transport for London

erlässt

DER GERICHTSHOF (Zweite Kammer)

unter Mitwirkung der Kammerpräsidentin R. Silva de Lapuerta, des Vizepräsidenten des Gerichtshofs K. Lenaerts in Wahrnehmung der Aufgaben eines Richters der Zweiten Kammer sowie der Richter J.-C. Bonichot, A. Arabadjiev (Berichterstatter) und J. L. da Cruz Vilaça,

Generalanwalt: N. Wahl,

Kanzler: L. Hewlett, Hauptverwaltungsrätin,

aufgrund des schriftlichen Verfahrens und auf die mündliche Verhandlung vom 3. Juli 2014,

unter Berücksichtigung der Erklärungen

* Verfahrenssprache: Englisch.

- der Eventech Ltd, vertreten durch K. Bacon, Barrister, beauftragt durch J. Maitland-Walker, Solicitor,
- von Transport for London, vertreten durch C. Moore als Bevollmächtigte im Beistand von M. Chamberlain, QC, und S. Love, Barrister,
- der polnischen Regierung, vertreten durch B. Majczyna als Bevollmächtigten,
- der Europäischen Kommission, vertreten durch L. Flynn und P.-J. Loewenthal als Bevollmächtigte,
- der EFTA-Überwachungsbehörde, vertreten durch X. Lewis, C. Perrin und A. Steinarsdóttir als Bevollmächtigte,

nach Anhörung der Schlussanträge des Generalanwalts in der Sitzung vom 24. September 2014

folgendes

Urteil

- 1 Das Vorabentscheidungsersuchen betrifft die Auslegung von Art. 107 Abs. 1 AEUV.
- 2 Dieses Ersuchen ergeht im Rahmen eines Rechtsstreits zwischen der Eventech Ltd (im Folgenden: Eventech) und dem Parking Adjudicator über die Rechtmäßigkeit einer von Transport for London (im Folgenden: TfL) und den meisten London Boroughs (Londoner Stadtbezirke) angewandten Regelung, wonach London-Taxis („black cabs“) die meisten Busspuren Londons während der Zeiten, in denen die Verkehrsbeschränkungen für diese Spuren gelten, befahren dürfen, wohingegen Funkmietwagen („minicabs“) dies außer zum Aufnehmen oder Absetzen von Fahrgästen, die einen solchen Wagen vorbestellt haben, untersagt ist (im Folgenden: Busspurregelung).

Rechtlicher Rahmen

London-Taxis und Funkmietwagen

- 3 In London wird die Beförderung in Personenfahrzeugen gegen Entgelt sowohl von London-Taxis als auch von Funkmietwagen erbracht. Diese Dienstleistungen werden von London Taxi and Private Hire, das zu TfL gehört, lizenziert. Die Lizenzen werden aufgrund unterschiedlicher gesetzlicher Bestimmungen und mit unterschiedlichen Auflagen erteilt, je nachdem ob es sich um London-Taxis oder Funkmietwagen handelt.
- 4 Die Lizenzierung von London-Taxis erfolgt nach den Bestimmungen der London Cab Order 1934 (Verordnung von 1934 über Londoner Taxis). Diese Verordnung wurde aufgrund der Befugnis aus Section 6 des Metropolitan Carriage Act 1869 (Gesetz von 1869 über öffentliche Droschken in der Metropole) erlassen, nach dessen Section 8(2) ein Personenfuhrwerk in London nur dann „auf offener Straße zur Anmietung angeboten“ werden darf, wenn es von einem Fahrer geführt wird, der von TfL nach Section 8 des Gesetzes von 1869 zugelassen worden ist.
- 5 Infolgedessen darf nur ein nach der Verordnung von 1934 lizenziertes London-Taxi in London „auf offener Straße zur Anmietung angeboten“ werden („ply for hire“); dieser Begriff ist definiert als das Werben um oder das Warten auf Fahrgäste, die keine Vorbestellung vorgenommen haben. Dem vorlegenden Gericht zufolge geht aus einer 2009 durchgeführten Studie hervor, dass 8 % der Fahrten mit London-Taxis auf Vorbestellung erfolgen und der Fahrgast sein Taxi in 52 % der Fälle an der Straße herangewinkt und in den meisten anderen Fällen an einem Taxistand bestiegen hat. Eventech

stellt diese Zahlen jedoch in Frage und trägt vor, dass ungefähr 60 % der London-Taxis heute eine „Hailo“ genannte Anwendung nutzen, mit der die Nutzer von ihrem Mobiltelefon aus ein Taxi bestellen könnten.

- 6 Funkmietwagen werden nach Maßgabe des Private Hire Vehicles (London) Act 1998 (Gesetz von 1998 über Privatmietfahrzeuge [London]) lizenziert. Die Funkmietwagen dürfen in London nicht „auf offener Straße zur Anmietung angeboten“ werden und können deshalb nur Fahrgäste aufnehmen, die die Fahrt vorbestellt haben. Unstreitig stehen Funkmietwagen und London-Taxis im Bereich der Beförderung von Fahrgästen auf Vorbestellung in Wettbewerb zueinander.
- 7 Darüber hinaus geht aus den Akten hervor, dass London-Taxis seit den London Hackney Carriage Acts 1831 and 1853 (Gesetze über Londoner Droschken von 1831 und 1853) der „Beförderungspflicht“ unterliegen, d. h. einen Fahrgast, den sie an einem Taxistand oder der Straße aufgenommen haben, in den Grenzen einer bestimmten Entfernung oder einer bestimmten Fahrtdauer bis zu seinem Bestimmungsort fahren müssen. Diese Verpflichtung gilt für Funkmietwagen nicht.
- 8 London-Taxis sind an ihrer Form, ihrer Größe und ihrem Leuchtschild „Taxi“ sofort erkennbar, da sie Eignungsvoraussetzungen erfüllen müssen, die eine Reihe von Kriterien vorsehen, denen derzeit nur zwei Fahrzeugmarken genügen. Funkmietwagen können hingegen jede beliebige Farbe und Form haben, so dass es zurzeit ungefähr 700 verschiedene Marken und Modelle von Funkmietwagen gibt, die lizenziert sind.
- 9 Die Preise für London-Taxis sind streng geregelt und dürfen nur in Rechnung gestellt werden, wenn sie mit einem Taxameter ermittelt werden. Die Fahrer von Funkmietwagen legen ihre Preise frei fest, und ihre Fahrzeuge sind nicht mit einem Zähler ausgestattet, da der Fahrtpreis unabhängig von der Fahrtdauer zum Zeitpunkt der Bestellung angegeben wird, während die Preise für London-Taxis entsprechend der Fahrtdauer variieren.
- 10 London-Taxis müssen Rollstuhlfahrer aufnehmen können. Für Funkmietwagen besteht keine Pflicht, zugänglich zu sein.
- 11 Fahrer von London-Taxis müssen vor der Lizenzierung eine Prüfung über „Kenntnisse von London“ („Knowledge of London“) absolvieren, für die eine Vorbereitung von zwei bis vier Jahren erforderlich ist. Funkmietwagenfahrer müssen vor der Lizenzierung eine Prüfung der Ortskenntnisse absolvieren, die im Allgemeinen einen Tag dauert. Fahrer von London-Taxis müssen außerdem die „Fortgeschrittenenfahrprüfung der Driving Standards Agency“ („Driving Standards Agency Advanced Driving Assessment“) absolvieren, während es für Funkmietwagenfahrer keine solche Voraussetzung gibt.

Verkehrsregelungsbefugnisse und Busspurregelung

- 12 Section 121A des Road Traffic Regulation Act 1984 (Straßenverkehrsregelungsgesetz von 1984, im Folgenden: Gesetz von 1984) bestimmt für alle öffentlichen Straßen in England, Wales und Schottland die jeweils zuständige Verkehrsbehörde. Nach Subsection 1A dieser Vorschrift ist TfL die zuständige Verkehrsbehörde für bestimmte Straßen in Greater London, die als „Straßen der Greater London Authority“, der für Greater London zuständigen Verkehrsbehörde (im Folgenden: GLA), bezeichnet werden. Dieses GLA-Straßennetz erstreckt sich auf 580 Kilometer und umfasst in groben Zügen die wichtigsten Straßen in Greater London. Gemäß Section 121A(2) sind für fast alle anderen Straßen in London und Greater London die London Boroughs als Verkehrsbehörden zuständig.

- 13 Die Befugnis einer für eine bestimmte Straße zuständigen Verkehrsbehörde, auf einer bestimmten Straße oder einem bestimmten Abschnitt dieser Straße den Verkehr auf bestimmte Fahrzeugarten zu beschränken, ergibt sich aus Section 6 des Gesetzes von 1984, die in der auf den Ausgangsrechtsstreit anwendbaren Fassung bestimmt:
- „(1) Die für eine Straße in Greater London zuständige Verkehrsbehörde kann nach Maßgabe dieser Section eine Verfügung zur Kontrolle und Regelung des Fahrzeug- und sonstigen Verkehrs (einschließlich des Fußgängerverkehrs) erlassen. Vorschriften können insbesondere erlassen werden
- (a) für jeden Zweck bzw. für jeden Bereich, der in Schedule 1 dieses Gesetzes bezeichnet ist, und
 - (b) für jeden sonstigen in Section 1(1)(a) bis (g) dieses Gesetzes bezeichneten Zweck.
- (2) Bei Straßen, für die der Secretary of State [Minister] die zuständige Verkehrsbehörde ist, kann mit seiner Zustimmung die Befugnis zum Erlass von Verfügungen nach Maßgabe dieser Section auch von der örtlichen Verkehrsbehörde ausgeübt werden.
- (3) Bei Verfügungen nach Maßgabe dieser Section kann ihre Geltung vorgesehen werden
- (a) für das gesamte Gebiet einer Kommunalbehörde, für bestimmte Teile dieses Gebiets oder für bestimmte Orte oder Straßen oder Straßenabschnitte in diesem Gebiet;
 - (b) für den gesamten Tag oder für bestimmte Zeiträume;
 - (c) ausschließlich für besondere Anlässe oder für besondere Zeiten;
 - (d) für Verkehr beliebiger Art;
 - (e) vorbehaltlich von Ausnahmen, die in der Verfügung oder nach den darin vorgesehenen Modalitäten festgelegt sind.“
- 14 In Schedule 1(3) des Gesetzes von 1984 ist als Zweck u. a. das Ziel der „Regelung der relativen Position von Verkehr verschiedener Geschwindigkeit oder Art auf der Straße“ aufgeführt. Section 1(1) dieses Gesetzes nennt als Zwecke die „Vermeidung der Gefährdung von Personen oder anderem Verkehr auf der Straße [in Greater London] oder auf anderen Straßen oder die Vermeidung der Wahrscheinlichkeit des Eintretens einer solchen Gefährdung“ sowie die „Förderung des Verkehrsflusses auf der Straße oder auf anderen Straßen für Verkehr beliebiger Art (einschließlich Fußgängern)“.
- 15 Section 6 des Gesetzes von 1984 erlaubt somit den verschiedenen London Boroughs und TfL, auf den Straßen, für die sie als Verkehrsbehörde zuständig sind, Busspuren zu widmen.
- 16 In Ausübung ihrer Befugnisse nach Section 6 hat TfL Busspuren auf mehreren GLA-Straßen gewidmet. Darüber hinaus hat TfL die Busspurregelung getroffen, wonach während der Zeiten, in denen die Verkehrsbeschränkungen für die von TfL verwalteten Busspuren gelten, die Benutzung dieser Spuren London-Taxis, nicht aber Funkmietwagen gestattet ist. Allerdings dürfen Funkmietwagen die Busspuren befahren, um Fahrgäste aufzunehmen und abzusetzen. Diese Regelung gilt zumindest seit dem Jahr 2000.
- 17 Entsprechend der von TfL angewandten Busspurregelung haben auch die meisten London Boroughs Regelungen erlassen, die London-Taxis, nicht aber Funkmietwagen während der Zeiten, in denen die Verkehrsbeschränkungen gelten, die Benutzung der von den Boroughs verwalteten Busspuren erlauben. Dies ist insbesondere auch bei der vom London Borough of Camden (Londoner Stadtbezirk Camden) verwalteten Busspur auf der Southampton Row der Fall.

Sanktionen

- 18 Die Befugnis der Verkehrsbehörden zum Erlass von Bußgeldbescheiden wegen Verstößen gegen die gemäß Section 6 des Gesetzes von 1984 ergangenen Verfügungen ist in Art. 4 des London Local Authorities Act 1996 (Gesetz von 1996 über die Londoner Kommunalbehörden) verankert, dessen einschlägige Bestimmungen lauten:

„(1) Soweit

(a) [TfL] in Bezug auf eine GLA-Straße oder eine GLA-Nebenstraße ...

aufgrund von mittels einer bezeichneten Vorrichtung gewonnenen Informationen Grund zu der Annahme hat, dass der Eigentümer eines Fahrzeugs hinsichtlich dieses Fahrzeugs ein Bußgeld ... zu zahlen hat ..., kann [TfL] der Person, der ihr der Eigentümer des Fahrzeugs zu sein scheint, einen Bußgeldbescheid zustellen.

(2) [D]er Eigentümer eines Fahrzeugs [hat] ein Bußgeld hinsichtlich dieses Fahrzeugs zu zahlen, wenn der Fahrzeugführer gegen Verfügungen nach Section 6 oder 9 oder Vorschriften nach Maßgabe von Section 12 des [Gesetzes von 1984] verstößt oder diese nicht einhält, sofern die Verfügungen oder Vorschriften die Reservierung der gesamten Straßenfahrfläche oder eines Teils davon als Busspur vorsehen; das Bußgeld ist zu zahlen

(a) an [TfL], falls der Verstoß oder die Nichteinhaltung eine GLA-Straße oder GLA-Nebenstraße betrifft ...“

- 19 Verfügungen nach Section 6 des Gesetzes von 1984 können auch von der Polizei durchgesetzt werden, da ein Verstoß gegen solche Verfügungen bzw. die Nichteinhaltung von deren Bestimmungen gemäß Section 8(1) dieses Gesetzes strafbar ist. In der Praxis werden Verletzungen solcher Verfügungen jedoch ganz überwiegend im Rahmen zivilrechtlicher Durchsetzungsverfahren, d. h. durch Erlass von Bußgeldbescheiden durch die Verkehrsbehörden, geahndet.

Ausgangsrechtsstreit und Vorlagefragen

- 20 Eventech ist eine 100%ige Tochtergesellschaft der Addison Lee Plc (im Folgenden: Addison Lee), die einen Fuhrpark von Funkmietwagen in Greater London betreibt. Eventech ist eingetragene Halterin aller von Addison Lee betriebenen Funkmietwagen, die Addison Lee im Rahmen von Leasingverträgen selbständig erwerbstätigen Fahrern überlässt.
- 21 Eventech führt aus, dass sie im Ausgangsrechtsstreit Unterlagen zu mehreren Werbeanzeigen von Betreibern von London-Taxis vorgelegt habe, in denen auf die Vorteile verwiesen werde, die es habe, ein Taxi statt eines Funkmietwagens zu bestellen, da Taxis zu den Stoßzeiten die Busspuren benutzen könnten. Diese Unterlagen seien nicht in Frage gestellt worden und der Grund dafür, dass TfL nicht bestreite, dass die Busspurregelung Taxibetreibern einen vom Staat eingeführten wirtschaftlichen Vorteil verschaffe.
- 22 TfL trägt vor, dass der Geschäftsführer von Addison Lee seinen Fahrern eine Mitteilung übermittelt habe, in der sie darüber informiert worden seien, dass sie die Londoner Busspuren, die London-Taxis befahren dürften, benutzen könnten, und ihnen angeboten worden sei, sie für jede Geldbuße oder sonstige Haftung hieraus zu entschädigen. TfL ergänzt, dass insoweit eine einstweilige Anordnung erwirkt worden sei, die auf die Beendigung einer strafbaren Handlung gerichtet sei.

- 23 Eventech führt aus, dass TfL und verschiedene Bezirksräte der London Boroughs innerhalb von 16 Monaten, und zwar von Ende Juli 2011 bis Anfang Dezember 2012, gegen sie Bußgelder von insgesamt mehr als 180 000 Pfund Sterling (GBP), d. h. ungefähr 215 166 Euro, wegen der Benutzung der Busspuren in London verhängt hätten.
- 24 Im vorliegenden Fall stellte der London Borough of Camden Eventech zwei Bußgeldbescheide zu, da zwei Fahrer von Funkmietwagen von Addison Lee am 6. Oktober 2010 bzw. am 13. Oktober 2010 die Busspur der Southampton Row in der Londoner Innenstadt benutzt hatten. Hiergegen legte Eventech Widerspruch beim Parking Adjudicator ein. Dieser wies den Widerspruch mit Entscheidung vom 16. August 2011 zurück.
- 25 Der von Eventech gegen diese Entscheidung eingelegte Rechtsbehelf wurde mit Urteil des High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) vom 13. Juli 2012 zurückgewiesen. Nachdem Eventech die Zulassung der Einlegung eines Rechtsmittels gegen dieses Urteil erwirkt hatte, wurde die Rechtssache am 23. und 24. April 2013 vom Court of Appeal geprüft.
- 26 Eventech macht insbesondere geltend, dass die Busspurregelung eine nicht gemeldete staatliche Beihilfe zugunsten der Betreiber von London-Taxis darstelle, die gegen Art. 108 Abs. 3 AEUV und Art. 107 Abs. 1 AEUV verstoße.
- 27 Hierzu stellt das vorlegende Gericht fest, es sei unstrittig, dass diese Regelung den London-Taxis einen wirtschaftlichen Vorteil gewähre, dass sie dem Staat zuzurechnen sei und dass sie geeignet sei, den Wettbewerb zwischen Funkmietwagen und London-Taxis zu verfälschen, da sich Letztere auf Straßen, für die die Regelung gelte, schneller fortbewegen könnten als Funkmietwagen und ihnen dadurch insbesondere bei der Gewinnung potenzieller Kunden ein Wettbewerbsvorteil entstehe. Die anderen Voraussetzungen des Begriffs der staatlichen Beihilfe seien hingegen nicht zwangsläufig erfüllt.
- 28 TfL ist der Meinung, dass der durch die Busspurregelung entstehende wirtschaftliche Vorteil für London-Taxis nicht aus staatlichen Mitteln gewährt werde, da sich die Regelung nicht auf diese Mittel auswirke. Diese Regelung sei auch nicht selektiv, da sich London-Taxis und Funkmietwagen im Hinblick auf das mit der Regelung verfolgte Ziel nicht in einer rechtlich oder tatsächlich vergleichbaren Situation befänden. Jedenfalls sei die mit der Regelung verbundene differenzierende Wirkung aufgrund des Wesens und der allgemeinen Struktur des Systems gerechtfertigt. Schließlich sei die Regelung nicht geeignet, den Handel zwischen den Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen, da sie eine örtliche, nur in London geltende Maßnahme sei.
- 29 Eventech macht demgegenüber geltend, der in Rede stehende wirtschaftliche Vorteil werde aus staatlichen Mitteln gewährt, weil London-Taxis bevorzugten Zugang zu einem staatlichen Vermögensgut hätten, und weil die Busspurregelung diesen Taxis eine Ausnahme von der Pflicht zur Zahlung von Bußgeldern oder anderen Sanktionen für die Benutzung dieser Spuren gewähre. Diese Regelung sei selektiv, da sie den London-Taxis einen Vorteil gegenüber den mit ihnen in Wettbewerb stehenden Funkmietwagen verschaffe. Schließlich bestehe die Regelung in einem Bereich, in dem Unternehmen aus allen Mitgliedstaaten tätig werden könnten, und deshalb könne nicht ausgeschlossen werden, dass sie sich auf den Handel zwischen den Mitgliedstaaten auswirke.
- 30 Vor diesem Hintergrund hat der Court of Appeal (England & Wales) (Civil Division) beschlossen, das Verfahren auszusetzen und dem Gerichtshof folgende Fragen zur Vorabentscheidung vorzulegen:
1. Werden unter den Umständen des vorliegenden Falles, in dem London-Taxis, nicht aber Funkmietwagen die Benutzung einer auf einer öffentlichen Straße eingerichteten Busspur während der für die Busspur geltenden Widmungszeiten erlaubt wird, „staatliche Mittel“ im Sinne von Art. 107 Abs. 1 AEUV verwendet?

2. a) Wie lautet bei der Beurteilung, ob die für London-Taxis, nicht aber Funkmietwagen bestehende Erlaubnis, eine auf einer öffentlichen Straße eingerichtete Busspur während der für die Busspur geltenden Widmungszeiten zu benutzen, selektiv im Sinne von Art. 107 Abs. 1 AEUV ist, die maßgebliche Zielsetzung, anhand deren die Frage zu beantworten ist, ob sich London-Taxis und Funkmietwagen in einer vergleichbaren rechtlichen und tatsächlichen Situation befinden?
 - b) Falls sich feststellen lässt, dass im Rahmen der Frage 2 a die maßgebliche Zielsetzung zumindest teilweise in der Schaffung eines sicheren und effizienten Beförderungssystems besteht und dass es aus Gründen der Sicherheit und/oder Effizienz gerechtfertigt ist, London-Taxis das Befahren von Busspuren zu erlauben, diese Gründe bei Funkmietwagen aber nicht in derselben Weise gegeben sind, kann dann davon ausgegangen werden, dass die Maßnahme nicht selektiv im Sinne von Art. 107 Abs. 1 AEUV ist?
 - c) Kommt es im Rahmen der Beantwortung der Frage 2 b darauf an, ob der Mitgliedstaat, der diese Rechtfertigungsgründe geltend macht, darüber hinaus dargelegt hat, dass die Begünstigung von London-Taxis gegenüber Funkmietwagen verhältnismäßig ist und nicht über das Erforderliche hinausgeht?
3. Ist die für London-Taxis, nicht aber Funkmietwagen bestehende Erlaubnis, eine auf einer öffentlichen Straße eingerichtete Busspur während der für die Busspur geltenden Widmungszeiten zu benutzen, geeignet, im Sinne von Art. 107 Abs. 1 AEUV den Handel zwischen Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen, wenn sich die in Rede stehende Straße in der Londoner Innenstadt befindet und Bürger anderer Mitgliedstaaten nicht daran gehindert sind, London-Taxis oder Funkmietwagen zu besitzen bzw. zu fahren?

Zu den Vorlagefragen

Zur ersten und zur zweiten Frage

- 31 Mit seiner ersten und seiner zweiten Frage, die zusammen zu prüfen sind, möchte das vorliegende Gericht wissen, ob der Umstand, dass es London-Taxis zur Schaffung eines sicheren und effizienten Beförderungssystems erlaubt ist, die auf den öffentlichen Straßen eingerichteten Busspuren während der Zeiten, in denen die Verkehrsbeschränkungen für diese Spuren gelten, zu befahren, wohingegen Funkmietwagen dies außer zum Aufnehmen oder Absetzen von Fahrgästen, die eine entsprechende Vorbestellung vorgenommen haben, untersagt ist, bewirkt, dass staatliche Mittel eingesetzt werden und den London-Taxis ein selektiver wirtschaftlicher Vorteil im Sinne von Art. 107 Abs. 1 AEUV gewährt wird. Das Gericht möchte ferner wissen, ob es im Rahmen der Beantwortung dieser Frage darauf ankommt, ob die Maßnahme verhältnismäßig ist und nicht über das Erforderliche hinausgeht.
- 32 Nach Art. 107 Abs. 1 AEUV „[sind, soweit] in den Verträgen nicht etwas anderes bestimmt ist, ... staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Binnenmarkt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen“.
- 33 Zur Voraussetzung des Einsatzes staatlicher Mittel ist darauf hinzuweisen, dass der Begriff der Beihilfe nicht nur positive Leistungen wie Subventionen umfasst, sondern auch Maßnahmen, die in verschiedener Form die von einem Unternehmen normalerweise zu tragenden Belastungen vermindern und die somit zwar keine Subventionen im strengen Sinne des Begriffs darstellen, diesen aber nach Art und Wirkung gleichstehen (Urteil Frucona Košice/Kommission, C-73/11 P, EU:C:2013:32, Rn. 69 und die dort angeführte Rechtsprechung).

- 34 Daher muss zum Zweck der Feststellung des Vorliegens einer staatlichen Beihilfe ein hinreichend enger Zusammenhang zwischen dem Vorteil, der dem Begünstigten gewährt wird, einerseits und der Verringerung eines Postens des Staatshaushalts oder einem hinreichend konkreten wirtschaftlichen Risiko für dessen Belastung andererseits dargetan werden (vgl. in diesem Sinne Urteil Bouygues und Bouygues Télécom/Kommission u. a. und Kommission/Frankreich u. a., C-399/10 P und C-401/10 P, EU:C:2013:175, Rn. 109).
- 35 Im vorliegenden Fall geht aus den dem Gerichtshof zur Verfügung stehenden Akten hervor, dass sich das vorlegende Gericht fragt, ob das – vor dem Gerichtshof wiederholte – Vorbringen von Eventech zutreffend ist, wonach die Busspurregelung solche Belastungen für den Haushalt beinhalte, weil London-Taxis einen bevorzugten Zugang zu einer dem Staat gehörenden Infrastruktur, nämlich den Busspuren in London, hätten, ohne dass ihnen für deren Benutzung Kosten auferlegt würden, und weil sie von der Pflicht zur Zahlung von Geldbußen befreit seien, wenn sie diese Spuren benutzten.
- 36 Zum zweiten in der vorigen Randnummer genannten Argument, das als Erstes zu prüfen ist, ist zunächst festzustellen, dass es jedem Rechtssystem inhärent ist, dass ein im Voraus als rechtmäßig und erlaubt definiertes Verhalten die Rechtssubjekte keinen Sanktionen aussetzt.
- 37 Im Ausgangsverfahren steht fest, dass London-Taxis die Busspuren in London deshalb befahren können, ohne Geldbußen zu riskieren, weil ihnen aufgrund der Busspurregelung erlaubt ist, diese Spuren während der Zeiten, in denen die Verkehrsbeschränkungen gelten, zu benutzen.
- 38 Soweit Eventech ihre Argumentation auf die angebliche Ähnlichkeit der tatsächlichen und rechtlichen Umstände der vorliegenden Rechtssache mit denen der dem Urteil Kommission/Niederlande (C-279/08 P, EU:C:2011:551) zugrunde liegenden Rechtssache stützt, ist festzustellen, dass sich diese Umstände von denen des Ausgangsrechtsstreits unterscheiden.
- 39 In Rn. 106 des Urteils Kommission/Niederlande (EU:C:2011:551) hat der Gerichtshof nämlich festgestellt, dass die in Rede stehende Maßnahme eine zusätzliche Belastung der öffentlichen Hand u. a. in Form des Erlasses von Geldbußen oder anderen Zwangsgeldern bewirken könnte, da das Königreich der Niederlande den unter diese Maßnahme fallenden Unternehmen die Möglichkeit eingeräumt hatte, Emissionsrechte zu erwerben, um Geldbußen zu vermeiden, die ohne solche Rechte geschuldet gewesen wären, weil diese Unternehmen die gesetzlichen Grenzen ihrer Stickoxidemissionen überschritten hatten.
- 40 Im Ausgangsverfahren steht jedoch fest, dass jede nicht erlaubte Benutzung der Busspuren eine Zuwiderhandlung darstellt, die durch eine Geldbuße geahndet wird, und dass die zuständigen staatlichen Behörden keine Möglichkeit vorgesehen haben, die Zahlung dieser Geldbußen zu umgehen. Darüber hinaus folgt aus der Feststellung in Rn. 37 des vorliegenden Urteils, dass London-Taxis die Busspuren nicht deshalb benutzen können, ohne Geldbußen zu riskieren, weil die Behörden auf die Erhebung geschuldeter Geldbußen verzichten, sondern weil es den London-Taxis erlaubt ist, diese Spuren zu benutzen.
- 41 Dass London-Taxis für ihre Benutzung der Busspuren keine Geldbußen zahlen müssen, bewirkt deshalb keine zusätzlichen Belastungen für die Behörden, die dazu führen könnten, dass staatliche Mittel eingesetzt werden.
- 42 In Bezug auf das erste von Eventech vorgebrachte Argument eines bevorzugten Zugangs zur vom Staat finanzierten Beförderungsinfrastruktur, für deren Benutzung den London-Taxis keine finanzielle Belastung auferlegt werde, hat der Gerichtshof zwar entsprechend dem Vorbringen von Eventech entschieden, dass die Finanzierung der Errichtung einer wirtschaftlich genutzten Infrastruktur durch eine Kapitalzuführung seitens staatlicher Stellen als Aktionäre zur Gewährung staatlicher Beihilfen führen kann (vgl. in diesem Sinne Urteil Mitteldeutsche Flughafen und Flughafen Leipzig-Halle/Kommission, C-288/11 P, EU:C:2012:821, Rn. 43 und 44).

- 43 Im Ausgangsverfahren steht jedoch zum einen fest, dass die betreffenden Straßen im Allgemeinen und die dazu gehörenden Busspuren im Besonderen von den Behörden nicht wirtschaftlich genutzt werden. Die Benutzung dieser Straßen und Spuren ist nämlich, wie in der mündlichen Verhandlung vor dem Gerichtshof sowohl von Eventech als auch von TfL bestätigt wurde, kostenlos.
- 44 Folglich verzichten die Behörden wegen der Busspurregelung nicht auf Einnahmen, die sie erhielten, wenn es diese Regelung nicht gäbe.
- 45 Außerdem betrifft die im Ausgangsverfahren in Rede stehende Maßnahme nicht die Finanzierung der Errichtung der Busspuren, sondern den bevorzugten Zugang zu diesen. Ferner geht aus den dem Gerichtshof vorliegenden Akten eindeutig hervor, dass diese Spuren nicht zugunsten eines spezifischen Unternehmens und auch nicht einer besonderen Kategorie von Unternehmen wie der der London-Taxis oder der Erbringer von Busdienstleistungen errichtet wurden und diesen nicht nach ihrer Errichtung zugewiesen wurden, sondern dass sie als Teil des Londoner Straßennetzes und insbesondere zur Erleichterung des öffentlichen Verkehrs mit Bussen errichtet wurden, unabhängig von der Frage, ob die Organisation dieses öffentlichen Dienstes zum öffentlichen oder zum privaten Sektor gehört.
- 46 Angesichts dieser Erwägungen geht es bei der durch die Argumentation von Eventech aufgeworfenen, in Rn. 35 des vorliegenden Urteils zusammengefassten Frage, wie der Generalanwalt in Nr. 24 seiner Schlussanträge ausgeführt hat, darum, ob die zuständigen Behörden unter Umständen wie denen des Ausgangsverfahrens gemäß Art. 107 Abs. 1 AEUV verpflichtet sind, von den Nutzern, die ein Recht auf bevorzugten Zugang zu einer öffentlichen Infrastruktur haben, den wirtschaftlichen Wert dieses Rechts als Gegenleistung zu erheben.
- 47 Diese Frage betrifft als solche nicht das Kriterium des Einsatzes staatlicher Mittel, sondern zielt darauf ab, ob davon auszugehen ist, dass die Busspurregelung, mit der TfL als Regelungsbehörde das in der nationalen Regelung vorgesehene Ziel verfolgt, ein sicheres und effizientes Beförderungssystem zu schaffen, dessen Nutzern einen wirtschaftlichen Vorteil im Sinne von Art. 107 Abs. 1 AEUV einräumt, der in den Anwendungsbereich des Unionsrechts im Bereich staatlicher Beihilfen fällt und dessen wirtschaftlichen Wert der Begünstigte zu begleichen hat.
- 48 In diesem Zusammenhang ist mit der Europäischen Kommission und der EFTA-Überwachungsbehörde davon auszugehen, dass der Staat, wenn er zur Erreichung eines in seiner Regelung vorgesehenen Ziels den Nutzern einer von den Behörden nicht wirtschaftlich genutzten öffentlichen Infrastruktur ein Recht auf bevorzugten Zugang zu dieser gewährt, nicht zwangsläufig einen wirtschaftlichen Vorteil im Sinne von Art. 107 Abs. 1 AEUV einräumt.
- 49 Darüber hinaus ist zu betonen, dass zur Feststellung des verfolgten Ziels grundsätzlich allein die zuständigen nationalen Behörden befugt sind und dass diese in Bezug auf die Frage, ob es erforderlich ist, zur Erreichung des verfolgten Regelungsziels auf potenzielle Einnahmen zu verzichten, und in Bezug auf die Feststellung geeigneter Zuweisungskriterien, die jedoch im Voraus und transparent festzulegen sind und nicht diskriminierend sein dürfen, über ein Ermessen verfügen müssen.
- 50 Im Ausgangsverfahren steht fest, dass es sich bei dem Recht auf bevorzugten Zugang um das Recht zur Benutzung der Busspuren handelt, dass dieses Recht einen wirtschaftlichen Wert darstellt, dass es von der zuständigen Straßenverkehrsbehörde gewährt wird, dass das mit der fraglichen Regelung verfolgte Ziel nach den anwendbaren Straßenverkehrsvorschriften in der Schaffung eines sicheren und effizienten Beförderungssystems besteht, dass weder das betreffende Straßenverkehrsnetz noch die Busspuren wirtschaftlich genutzt werden, dass das Zuweisungskriterium die Erbringung von Taxidienstleistungen in London ist, dass dieses Kriterium im Voraus und transparent festgelegt wurde und schließlich, dass alle Erbringer solcher Dienste gleich behandelt werden.

- 51 Was die Frage betrifft, ob ein Zusammenhang zwischen der Erreichung des Regelungsziels, ein sicheres und effizientes Beförderungssystem zu schaffen, und dem Verzicht auf potenzielle Einnahmen aufgrund der Busspurregelung besteht, kann, wie der Generalanwalt in Nr. 30 seiner Schlussanträge zutreffend ausgeführt hat, nicht ausgeschlossen werden, dass es die Erreichung dieses Ziels zumindest teilweise beeinträchtigen könnte, wenn von den London-Taxis eine dem wirtschaftlichen Wert, den ihr Recht auf Zugang zu den Busspuren darstellt, entsprechende Gegenleistung erhoben würde, da dies einen Teil der London-Taxis davon abhalten könnte, diese Spuren zu benutzen.
- 52 Darüber hinaus durften die zuständigen nationalen Behörden in Anbetracht der in den Rn. 4 bis 11 des vorliegenden Urteils dargelegten Merkmale der London-Taxis zu Recht annehmen, dass der Zugang dieser Taxis zu den Busspuren die Effizienz des Londoner Straßenverkehrssystems fördern kann und dass das Kriterium für die Zuweisung des in Rede stehenden Rechts, die Erbringung von Taxidienstleistungen in London, somit die Erreichung des angestrebten Ziels ermöglichen kann.
- 53 Im Licht der vorstehenden Erwägungen ist weiter zu prüfen, ob das von der zuständigen Behörde angewandte Kriterium für die Zuweisung des Zugangsrechts für die betroffenen Wirtschaftsteilnehmer ohne Diskriminierung gilt. Diese Prüfung fällt jedoch, wie der Generalanwalt in Nr. 35 seiner Schlussanträge ausgeführt hat, im Wesentlichen mit der Prüfung zusammen, ob die Busspurregelung den London-Taxis einen selektiven wirtschaftlichen Vorteil gewährt. Diese Frage ist daher im Rahmen der Prüfung, ob ein solcher Vorteil vorliegt, zu behandeln.
- 54 Art. 107 Abs. 1 AEUV untersagt Beihilfen, die „bestimmte Unternehmen oder Produktionszweige begünstigen“, d. h. selektive Beihilfen (Urteil Mediaset/Kommission, C-403/10 P, EU:C:2011:533, Rn. 36).
- 55 Nach ständiger Rechtsprechung des Gerichtshofs verlangt Art. 107 Abs. 1 AEUV insoweit die Feststellung, ob eine nationale Maßnahme im Rahmen einer bestimmten rechtlichen Regelung geeignet ist, „bestimmte Unternehmen oder Produktionszweige“ gegenüber anderen Unternehmen oder Produktionszweigen zu begünstigen, die sich im Hinblick auf das mit der betreffenden Regelung verfolgte Ziel in einer vergleichbaren tatsächlichen und rechtlichen Situation befinden (Urteil Mediaset/Kommission, EU:C:2011:533, Rn. 36).
- 56 Mit der zweiten Unterfrage seiner zweiten Frage ersucht das vorlegende Gericht den Gerichtshof darum, zur Feststellung, ob der gewährte Vorteil möglicherweise selektiv ist, zu prüfen, ob die in Rede stehende Maßnahme Differenzierungen zwischen Marktteilnehmern einführt, die sich im Hinblick auf das festgelegte Ziel in einer vergleichbaren tatsächlichen und rechtlichen Lage befinden.
- 57 Bei der Feststellung der jeweiligen Situation von London-Taxis und Funkmietwagen sowie der Beurteilung der etwaigen Vergleichbarkeit dieser Situationen handelt es sich um eine Frage, die in die Zuständigkeit des vorlegenden Gerichts fällt, da ihm allein sämtliche maßgeblichen tatsächlichen und rechtlichen Informationen vorliegen.
- 58 Der Gerichtshof kann dem vorlegenden Gericht jedoch auf der Grundlage der Angaben in den ihm vorliegenden Akten sachdienliche Hinweise zu der Prüfung geben, die es vorzunehmen hat.
- 59 Zum einen kann die Feststellung der tatsächlichen und rechtlichen Situation von London-Taxis und Funkmietwagen nicht auf die Situation in dem Marktsegment beschränkt werden, in dem diese beiden Kategorien von Personenbeförderern in direktem Wettbewerb stehen, d. h. dem der Vorbestellung. Es kann nämlich nicht ernsthaft in Zweifel gezogen werden, dass sämtliche von London-Taxis und Funkmietwagen durchgeführten Fahrten die Sicherheit und Effizienz des Beförderungssystems auf allen Londoner Straßen beeinträchtigen können.

- 60 Zum anderen ist zu berücksichtigen, dass aufgrund ihres rechtlichen Status nur London-Taxis auf offener Straße zur Anmietung angeboten werden können, einer Beförderungspflicht unterliegen und erkennbar und in der Lage sein müssen, Rollstuhlfahrer zu befördern und ihre Fahrer ihre Dienstleistungen mit einem Taxameter in Rechnung stellen und über besonders gründliche Kenntnisse der Stadt London verfügen müssen.
- 61 Folglich befinden sich London-Taxis und Funkmietwagen in so unterschiedlichen tatsächlichen und rechtlichen Situationen, dass davon ausgegangen werden kann, dass sie nicht vergleichbar sind und dass die Busspurregelung den London-Taxis deshalb keinen selektiven wirtschaftlichen Vorteil gewährt.
- 62 Daher ist die dritte Unterfrage der zweiten Frage nicht zu beantworten.
- 63 Nach alledem ist auf die erste und die zweite Frage zu antworten, dass der Umstand, dass es London-Taxis zur Schaffung eines sicheren und effizienten Beförderungssystems erlaubt ist, die auf den öffentlichen Straßen eingerichteten Busspuren während der Zeiten, in denen die Verkehrsbeschränkungen für diese Spuren gelten, zu befahren, wohingegen Funkmietwagen dies außer zum Aufnehmen oder Absetzen von Fahrgästen, die eine entsprechende Vorbestellung vorgenommen haben, untersagt ist, weder geeignet erscheint, einen Einsatz staatlicher Mittel zu bewirken, noch, den London-Taxis einen selektiven wirtschaftlichen Vorteil im Sinne von Art. 107 Abs. 1 AEUV zu gewähren; dies zu prüfen ist allerdings Sache des vorlegenden Gerichts.

Zur dritten Frage

- 64 Mit seiner dritten Frage möchte das vorlegende Gericht wissen, ob der Umstand, dass es London-Taxis erlaubt ist, die auf den öffentlichen Straßen eingerichteten Busspuren während der Zeiten, in denen die Verkehrsbeschränkungen für diese Spuren gelten, zu befahren, wohingegen Funkmietwagen dies außer zum Aufnehmen oder Absetzen von Fahrgästen, die eine entsprechende Vorbestellung vorgenommen haben, untersagt ist, geeignet ist, im Sinne von Art. 107 Abs. 1 AEUV den Handel zwischen den Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen.
- 65 Nach ständiger Rechtsprechung des Gerichtshofs bedarf es für die Qualifizierung einer nationalen Maßnahme als staatliche Beihilfe nicht des Nachweises einer tatsächlichen Auswirkung der fraglichen Beihilfe auf den Handel zwischen Mitgliedstaaten und einer tatsächlichen Wettbewerbsverzerrung, sondern nur der Prüfung, ob die Beihilfe geeignet ist, diesen Handel zu beeinträchtigen und den Wettbewerb zu verfälschen (Urteil Libert u. a., C-197/11 und C-203/11, EU:C:2013:288, Rn. 76 und die dort angeführte Rechtsprechung).
- 66 Der innergemeinschaftliche Handel wird insbesondere dann durch eine von einem Mitgliedstaat gewährte Beihilfe beeinflusst, wenn sie die Stellung bestimmter Unternehmen gegenüber anderen, konkurrierenden Unternehmen in diesem Handel stärkt (vgl. in diesem Sinne Urteil Libert u. a., EU:C:2013:288, Rn. 77 und die dort angeführte Rechtsprechung).
- 67 Die begünstigten Unternehmen brauchen dabei nicht selbst am innergemeinschaftlichen Handel teilzunehmen. Wenn nämlich ein Mitgliedstaat Unternehmen eine Beihilfe gewährt, kann die inländische Tätigkeit dadurch beibehalten oder verstärkt werden, so dass sich die Chancen der in anderen Mitgliedstaaten niedergelassenen Unternehmen, in den Markt dieses Mitgliedstaats einzudringen, verringern (vgl. in diesem Sinne Urteil Libert u. a., EU:C:2013:288, Rn. 78 und die dort angeführte Rechtsprechung).
- 68 Außerdem gibt es nach der Rechtsprechung des Gerichtshofs keine Schwelle und keinen Prozentsatz, bis zu der oder dem man davon ausgehen könnte, dass der Handel zwischen Mitgliedstaaten nicht beeinträchtigt ist. Weder der verhältnismäßig geringe Umfang einer Beihilfe noch die verhältnismäßig

geringe Größe des begünstigten Unternehmens schließt nämlich von vornherein die Möglichkeit einer Beeinträchtigung des Handels zwischen den Mitgliedstaaten aus (Urteil Altmark Trans und Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, EU:C:2003:415, Rn. 81).

- 69 Die Voraussetzung, wonach die Beihilfe geeignet sein muss, den Handel zwischen den Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen, hängt daher nicht vom örtlichen oder regionalen Charakter der erbrachten Verkehrsdienste oder von der Größe des betreffenden Tätigkeitsgebiets ab (Urteil Altmark Trans und Regierungspräsidium Magdeburg, EU:C:2003:415, Rn. 82).
- 70 Im Ausgangsverfahren ist insbesondere davon auszugehen, dass nicht ausgeschlossen werden kann, dass die Busspurregelung die Erbringung von Diensten durch Funkmietwagen in London weniger attraktiv macht, so dass sich die Chancen der in anderen Mitgliedstaaten niedergelassenen Unternehmen, in diesen Markt einzudringen, verringern; dies zu prüfen ist Sache des vorlegenden Gerichts.
- 71 Folglich ist auf die dritte Frage zu antworten, dass nicht ausgeschlossen werden kann, dass der Umstand, dass es London-Taxis erlaubt ist, die auf den öffentlichen Straßen eingerichteten Busspuren während der Zeiten, in denen die Verkehrsbeschränkungen für diese Spuren gelten, zu befahren, wohingegen Funkmietwagen dies außer zum Aufnehmen oder Absetzen von Fahrgästen, die eine entsprechende Vorbestellung vorgenommen haben, untersagt ist, geeignet sein kann, im Sinne von Art. 107 Abs. 1 AEUV den Handel zwischen den Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen; dies zu prüfen ist Sache des vorlegenden Gerichts.

Kosten

- 72 Für die Parteien des Ausgangsverfahrens ist das Verfahren ein Zwischenstreit in dem beim vorlegenden Gericht anhängigen Rechtsstreit; die Kostenentscheidung ist daher Sache dieses Gerichts. Die Auslagen anderer Beteiligter für die Abgabe von Erklärungen vor dem Gerichtshof sind nicht erstattungsfähig.

Aus diesen Gründen hat der Gerichtshof (Zweite Kammer) für Recht erkannt:

- 1. Der Umstand, dass es London-Taxis zur Schaffung eines sicheren und effizienten Beförderungssystems erlaubt ist, die auf den öffentlichen Straßen eingerichteten Busspuren während der Zeiten, in denen die Verkehrsbeschränkungen für diese Spuren gelten, zu befahren, wohingegen Funkmietwagen dies außer zum Aufnehmen oder Absetzen von Fahrgästen, die eine entsprechende Vorbestellung vorgenommen haben, untersagt ist, erscheint weder geeignet, einen Einsatz staatlicher Mittel zu bewirken, noch, den London-Taxis einen selektiven wirtschaftlichen Vorteil im Sinne von Art. 107 Abs. 1 AEUV zu gewähren; dies zu prüfen ist allerdings Sache des vorlegenden Gerichts.**
- 2. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass der Umstand, dass es London-Taxis erlaubt ist, die auf den öffentlichen Straßen eingerichteten Busspuren während der Zeiten, in denen die Verkehrsbeschränkungen für diese Spuren gelten, zu befahren, wohingegen Funkmietwagen dies außer zum Aufnehmen oder Absetzen von Fahrgästen, die eine entsprechende Vorbestellung vorgenommen haben, untersagt ist, geeignet sein kann, im Sinne von Art. 107 Abs. 1 AEUV den Handel zwischen den Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen; dies zu prüfen ist Sache des vorlegenden Gerichts.**

Unterschriften