



## Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (δεύτερο τμήμα)

της 14ης Ιανουαρίου 2015 \*

«Προδικαστική παραπομπή — Ανταγωνισμός — Κρατικές ενισχύσεις — Άρθρο 107, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ — Σύστημα βάσει του οποίου επιτρέπεται μόνο στα ταξί του Λονδίνου, και όχι στα μισθωμένα οχήματα με οδηγό, να κυκλοφορούν στους λεωφορειόδρομους — Έννοια “κρατική ενίσχυση” — Κρατικοί πόροι — Οικονομικό πλεονέκτημα — Επιλεκτικό πλεονέκτημα — Αντίκτυπος στο εμπόριο μεταξύ κρατών μελών»

Στην υπόθεση C-518/13,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, υποβληθείσα από το Court of Appeal (England & Wales) (Civil Division) (Ηνωμένο Βασίλειο) με απόφαση της 24ης Σεπτεμβρίου 2013, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 26 Σεπτεμβρίου 2013, στο πλαίσιο της δίκης

**The Queen**, κατόπιν αιτήσεως της:

**Eventech Ltd,**

κατά

**Parking Adjudicator,**

παρισταμένων των:

**London Borough of Camden,**

**Transport for London,**

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (δεύτερο τμήμα),

συγκείμενο από τους R. Silva de Lapuerta, πρόεδρο τμήματος, K. Lenaerts, αντιπρόεδρο του Δικαστηρίου, ασκούντα καθήκοντα δικαστή του δεύτερου τμήματος, J.-C. Bonichot, A. Arabadjiev (εισηγητή) και J. L. da Cruz Vilaça, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: N. Wahl

γραμματέας: L. Hewlett, κύρια υπάλληλος διοικήσεως,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της επ' ακροατηρίου συζητήσεως της 3ης Ιουλίου 2014,

\* Γλώσσα διαδικασίας: η αγγλική.

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

- η Eventech Ltd, εκπροσωπούμενη από την K. Bacon, barrister, εντεταλμένη του J. Maitland-Walker, solicitor,
- ο Transport for London, εκπροσωπούμενος από τη C. Moore, επικουρούμενη από τον M. Chamberlain, QC, και την S. Love, barrister,
- η Πολωνική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον B. Majczyna,
- η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τους L. Flynn και P.-J. Loewenthal,
- η Εποπτεύουσα Αρχή της ΕΖΕΣ, εκπροσωπούμενη από τον X. Lewis και τις C. Perrin και A. Steinarsdóttir,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 24ης Σεπτεμβρίου 2014,

εκδίδει την ακόλουθη

### Απόφαση

- 1 Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία του άρθρου 107, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ.
- 2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο διαφοράς μεταξύ της Eventech Ltd (στο εξής: Eventech) και του Parking Adjudicator, με αντικείμενο τη νομιμότητα του συστήματος το οποίο εφαρμόζουν ο φορέας Transport for London (στο εξής: TfL) και η πλειονότητα των London Boroughs (δημοτικών διαμερισμάτων του Λονδίνου, στο εξής: Boroughs) να επιτρέπουν στα ταξί του Λονδίνου [τα λεγόμενα «black cabs»] να κυκλοφορούν στους λεωφορειόδρομους της πόλης κατά τις ώρες ισχύος των περιορισμών για τις ειδικές αυτές λωρίδες, ενώ ταυτόχρονα απαγορεύουν τη χρήση τους από μισθωμένα αυτοκίνητα με οδηγό [τα λεγόμενα «mini cabs», γαλλιστί: voitures de tourisme avec chauffeur] (στο εξής: VTC), εκτός αν γίνεται για επιβίβαση και αποβίβαση επιβατών που έχουν προχωρήσει σε κράτηση τέτοιου οχήματος (στο εξής: ισχύον σύστημα για τους λεωφορειόδρομους).

### Το νομικό πλαίσιο

*Τα ταξί του Λονδίνου και τα VTC*

- 3 Στο Λονδίνο οι επί πληρωμή υπηρεσίες μεταφοράς με αυτοκίνητο παρέχονται τόσο από τα ταξί του Λονδίνου όσο και από τα VTC. Αμφότερα αδειοδοτούνται από την αρχή London Taxi and Private Hire, η οποία υπάγεται στον TfL. Η αδειοδότησή τους, πάντως, διέπεται από διαφορετικές νομοθετικές διατάξεις και υπόκειται σε διαφορετικούς όρους αναλόγως αν πρόκειται για ταξί του Λονδίνου ή για VTC.
- 4 Οι άδειες για τα ταξί του Λονδίνου χορηγούνται βάσει των διατάξεων του εκτελεστικού διατάγματος του 1934 για τα ταξί του Λονδίνου (London Cab Order 1934). Το εν λόγω διάταγμα εκδόθηκε δυνάμει του άρθρου 6 του νόμου του 1869 για τις δημόσιες μεταφορές στο μητροπολιτικό Λονδίνο (Metropolitan Public Carriage Act 1869), που ορίζει, πιο συγκεκριμένα στο άρθρο 8, παράγραφος 2, ότι στις οδούς του Λονδίνου «ελεύθερα προς μίσθωση» είναι μόνον τα ταξί των οποίων ο οδηγός έχει λάβει άδεια από τον TfL σύμφωνα με το άρθρο 8 του νόμου αυτού.

- 5 Τούτο σημαίνει ότι, στο Λονδίνο, μόνον ταξί που έχει αδειοδοτηθεί σύμφωνα με το ως άνω διάταγμα θεωρείται «ελεύθερο προς μίσθωση» («ply for hire»), ήτοι μπορεί είτε να κυκλοφορεί σε αναζήτηση πελατών είτε να είναι σταθμευμένο για τον ίδιο σκοπό, χωρίς να έχει προηγηθεί κράτηση εκ μέρους του επιβάτη. Κατά το αιτούν δικαστήριο, από μια έρευνα του 2009 προκύπτει ότι, επί του συνόλου των μεταφορών που πραγματοποιούσαν τα ταξί του Λονδίνου, στο 8 % των περιπτώσεων είχε γίνει προκράτηση, στο 52 % ο επιβάτης είχε σταματήσει επιτόπου το όχημα στον δρόμο και σχεδόν σε όλες τις υπόλοιπες περιπτώσεις οι πελάτες επιβιβάζονταν σε αυτοκίνητο σταθμευμένο σε κάποιον από τους ειδικώς προβλεπόμενους χώρους [πιάτσες]. Η Eventech, πάντως, αμφισβητεί τα στοιχεία αυτά και υποστηρίζει ότι το 60 % περίπου των ταξί του Λονδίνου χρησιμοποιούν πλέον την εφαρμογή «Hailo», η οποία καθιστά δυνατή την κράτηση ταξί μέσω κινητού τηλεφώνου.
- 6 Οι άδειες για τα VTC χορηγούνται βάσει των διατάξεων του νόμου του 1998 για τα μισθωμένα οχήματα με οδηγό [Private Hire Vehicles (London) Act 1998]. Τα οχήματα αυτά δεν μπορούν να κυκλοφορήσουν «ελεύθερα προς μίσθωση» στο Λονδίνο, υπό την έννοια ότι οι επιβάτες τους πρέπει υποχρεωτικώς να έχουν προχωρήσει σε κράτηση για τη σχετική υπηρεσία. Δεν αμφισβητείται ότι μεταξύ των ταξί του Λονδίνου και των VTC υπάρχει ανταγωνισμός ως προς την υπηρεσία μεταφοράς επιβατών κατόπιν προκρατήσεως.
- 7 Εξάλλου, από τη δικογραφία προκύπτει ότι τα ταξί του Λονδίνου υπέχουν, ήδη από τους νόμους του 1831 και του 1853 σχετικά με τις άμαξες του Λονδίνου (London Hackney Carriage Acts 1831 and 1853), συγκεκριμένη «υποχρέωση εξυπηρετήσεως», καθόσον οι οδηγοί τους οφείλουν να μεταφέρουν τους πελάτες τους οποίους παραλαμβάνουν, είτε από χώρο σταθμεύσεως ταξί είτε από τον δρόμο, στον προορισμό που αυτοί υποδεικνύουν, τουλάχιστον εφόσον βρίσκεται εντός συγκεκριμένων γεωγραφικών ή χρονικών ορίων. Δεν προβλέπεται, αντιθέτως, αντίστοιχη υποχρέωση για τα VTC.
- 8 Τα ταξί του Λονδίνου είναι αμέσως αναγνωρίσιμα από τη μορφή τους, το μέγεθός τους και τη φωτεινή επιγραφή «Ταξί», δεδομένου ότι πρέπει να πληρούν ορισμένες προδιαγραφές και, κατ' επέκταση, μια σειρά κριτηρίων τα οποία επί του παρόντος πληρούνται μόνον από δύο μάρκες αυτοκινήτων. Τα VTC μπορούν, αντιθέτως, να έχουν οποιοδήποτε χρώμα και σχήμα, με συνέπεια να υπάρχουν αυτή τη στιγμή, από απόψεως μάρκας και μοντέλου, περίπου 700 διαφορετικοί τύποι VTC που έχουν λάβει την απαιτούμενη άδεια εκμεταλλεύσεως.
- 9 Τα κόμιστρα των ταξί του Λονδίνου ρυθμίζονται αυστηρά και δεν επιτρέπεται να χρεωθεί ο πελάτης αν η τιμή δεν έχει υπολογιστεί βάσει ταξίμετρου. Οι οδηγοί των VTC, από τη δική τους πλευρά, καθορίζουν ελεύθερα τις τιμές τους και τα οχήματά τους δεν διαθέτουν μετρητή, αφού το κόμιστρο συμφωνείται κατά τον χρόνο της κρατήσεως ανεξαρτήτως της διάρκειας της συγκεκριμένης μεταφοράς, ενώ το αντίτιμο σε περίπτωση μεταφοράς με ταξί του Λονδίνου εξαρτάται ακριβώς από τη διάρκειά της.
- 10 Τα ταξί του Λονδίνου πρέπει να μπορούν να εξυπηρετήσουν άτομα τα οποία μετακινούνται με αναπηρικό καροτσάκι. Δεν υφίσταται, αντιθέτως, τέτοια απαίτηση σε σχέση με τη δυνατότητα προσβάσεως στα VTC.
- 11 Για να λάβουν άδεια εκμεταλλεύσεως, οι οδηγοί των ταξί του Λονδίνου πρέπει να επιτύχουν σε μια δοκιμασία, την επονομαζόμενη «Γνώση του Λονδίνου» («Knowledge of London»), για την οποία απαιτούνται δύο έως τέσσερα έτη προετοιμασίας. Για να λάβουν άδεια εκμεταλλεύσεως, οι οδηγοί των VTC πρέπει να επιτύχουν σε μια εξέταση τοπογραφικών γνώσεων, η οποία διαρκεί κατά κανόνα μια ημέρα. Οι οδηγοί των ταξί του Λονδίνου είναι επίσης υποχρεωμένοι να επιτύχουν στις «προχωρημένες εξετάσεις του Οργανισμού Προτύπων Οδήγησης» («Driving Standards Agency Advanced Driving Assessment»), ενώ ουδεμία ανάλογη απαίτηση υφίσταται για τους οδηγούς των VTC.

*Οι αρμοδιότητες ρυθμίσεως της τροχαίας κυκλοφορίας και το ισχύον σύστημα για τους λεωφορειοδρόμους*

- 12 Το άρθρο 121A του νόμου του 1984 περί Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Road Traffic Regulation Act 1984, στο εξής: νόμος του 1984) ορίζει ποιες είναι οι αρμόδιες για την κυκλοφορία αρχές ως προς όλες τις δημόσιες οδούς της Αγγλίας, της Ουαλίας και της Σκωτίας. Κατά την παράγραφο 1A του ως άνω άρθρου, ο TfL είναι ο αρμόδιος φορέας για ορισμένες οδούς του Μείζονος Λονδίνου, τις επονομαζόμενες «οδούς της Greater London Authority», δηλαδή της Αρχής του Μείζονος Λονδίνου (στο εξής: GLA). Αυτές οι οδοί υπάγονται στην GLA, καλύπτουν έκταση 580 χιλιομέτρων και είναι, σε γενικές γραμμές, οι πιο σημαντικοί δρόμοι του Μείζονος Λονδίνου. Κατά την παράγραφο 2 του άρθρου 121A, αρμόδιες αρχές για την κυκλοφορία σε όλες σχεδόν τις υπόλοιπες οδούς του Λονδίνου και του Μείζονος Λονδίνου είναι τα Boroughs (δημοτικά διαμερίσματα).
- 13 Η εξουσία της αρμόδιας για την κυκλοφορία αρχής να θέτει περιορισμούς στην κυκλοφορία ορισμένων οχημάτων επί συγκεκριμένης οδού ή τμήματός της απορρέει από το άρθρο 6 του νόμου του 1984, το οποίο ορίζει, όπως ίσχυε κατά τον κρίσιμο χρόνο για τη διαφορά της κύριας δίκης, τα εξής:
- «1. Η αρχή στην οποία υπάγεται συγκεκριμένη οδός του Μείζονος Λονδίνου εξουσιοδοτείται, διά του παρόντος άρθρου, να εκδίδει ειδικές πράξεις για τον έλεγχο και τη ρύθμιση κάθε είδους κυκλοφορίας (οχημάτων ή πεζών) επί της οδού αυτής. Η σχετική πράξη μπορεί, ειδικότερα, να αφορά
- οποιοδήποτε από τους σκοπούς ή τα ζητήματα στα οποία αναφέρεται το παράρτημα 1 του παρόντος νόμου, και
  - οποιοδήποτε άλλον από τους σκοπούς που μνημονεύονται στα στοιχεία α έως γ του άρθρου 1, παράγραφος 1, του παρόντος νόμου.
2. Στις περιπτώσεις οδών οι οποίες υπάγονται στο Secretary of State [Υπουργείο], εφόσον το τελευταίο συναινεί, η εξουσία εκδόσεως ειδικής πράξεως για τον έλεγχο ή τη ρύθμιση της κυκλοφορίας μπορεί επίσης να ασκηθεί από την αρχή που είναι κατά τόπον αρμόδια.
3. Η σχετική πράξη μπορεί, κατόπιν της εκδόσεώς της, να ισχύει:
- σε ολόκληρη την περιοχή της οικείας τοπικής αρχής, ή σε ορισμένα μόνον τμήματα της περιοχής αυτής, ή ακόμη σε συγκεκριμένα μέρη ή δρόμους ή τμήματα δρόμων της ίδιας περιοχής·
  - καθ' όλη τη διάρκεια της ημέρας ή για ορισμένα μόνο χρονικά διαστήματα·
  - σε εξαιρετικές μόνον περιστάσεις ή για συγκεκριμένες ώρες·
  - για κάθε είδους μετακινήσεις·
  - υπό την επιφύλαξη εξαιρέσεων που είτε θα προβλέπονται με την ίδια την πράξη είτε θα καθορίζονται κατά τρόπο που αυτή ορίζει.»
- 14 Στους σκοπούς για τους οποίους γίνεται λόγος στο παράρτημα 1 του νόμου του 1984, και ειδικότερα στο άρθρο 3 του παραρτήματος αυτού, περιλαμβάνεται η «ρύθμιση της θέσεως που πρέπει να έχουν ο ένας ως προς τον άλλον επί της οικείας οδού οι διάφοροι παράγοντες της κυκλοφορίας, παντός είδους και κυβισμού». Μεταξύ των σκοπών στους οποίους αναφέρεται το άρθρο 1, παράγραφος 1, του νόμου του 1984 καταλέγεται τόσο «η αποφυγή κινδύνων για τους πεζούς ή τα οχήματα που χρησιμοποιούν τη συγκεκριμένη ή άλλες οδούς [του Μείζονος Λονδίνου], καθώς και η πρόληψη κάθε ενδεχομένου κινδύνου» όσο και η «διευκόλυνση της διελύσεως κάθε είδους οχημάτων (και των πεζών) από τη συγκεκριμένη ή άλλες οδούς».

- 15 Επομένως, το άρθρο 6 του νόμου του 1984 είναι η διάταξη που εξουσιοδοτεί τα Boroughs του Λονδίνου και τον TfL να ορίζουν πού θα βρίσκονται οι λεωφορειόδρομοι εντός του οδικού δικτύου το οποίο υπάγεται στην αρμοδιότητα του καθενός εκ των δύο ως προς τη ρύθμιση της κυκλοφορίας.
- 16 Στο πλαίσιο των εξουσιών που του παρέχει το εν λόγω άρθρο 6, ο TfL έχει δημιουργήσει λεωφορειολωρίδες σε διάφορους δρόμους εντός του οδικού δικτύου της GLA. Ο ίδιος οργανισμός υιοθέτησε και το σύστημα βάσει του οποίου επιτρέπεται στα ταξί του Λονδίνου, αλλά όχι στα VTC, να διέρχονται από τους λεωφορειόδρομους για τη λειτουργία των οποίων είναι αρμόδιος ο TfL, κατά τις ώρες ισχύος των περιορισμών για τις λεωφορειολωρίδες. Σημειωτέον πάντως ότι τα VTC μπορούν να χρησιμοποιούν τους λεωφορειόδρομους, αλλά μόνο για τους σκοπούς της επιβίβασης ή της αποβίβασης του πελάτη τους. Το σύστημα αυτό εφαρμόζεται τουλάχιστον από το 2000 και εντεύθεν.
- 17 Τα περισσότερα από τα Boroughs του Λονδίνου έχουν, σε συμφωνία με το σύστημα που εφαρμόζει ο TfL, αποφασίσει να ακολουθήσουν παρόμοια πολιτική, επιτρέποντας στα ταξί του Λονδίνου, αλλά όχι στα VTC, να χρησιμοποιούν, κατά τις ώρες ισχύος των σχετικών περιορισμών, τους λεωφορειόδρομους που εμπίπτουν στη δική τους αρμοδιότητα. Αυτό συμβαίνει και στην περίπτωση της λεωφορειακής γραμμής Southamrpton Row, για τη λειτουργία της οποίας υπεύθυνο είναι το London Borough of Camden (δημοτικό διαμέρισμα Camden του Λονδίνου).

*Οι κυρώσεις*

- 18 Η εξουσία της αρμόδιας για την κυκλοφορία αρχής να εκδίδει κλήσεις για παραβάσεις πράξεων που έχουν εκδοθεί δυνάμει του άρθρου 6 του νόμου του 1984 παρέχεται από το άρθρο 4 του νόμου του 1996 για τις τοπικές αρχές του Λονδίνου (London Local Authorities Act 1996), το οποίο έχει ως εξής:
- «1. Σε περίπτωση όπου,
- a) ως προς οποιαδήποτε κύρια ή παρακείμενη οδό εντός του δικτύου της GLA, [...] έχουν προκύψει από τη χρήση προβλεπόμενης συσκευής ενδείξεις ότι ο κύριος οχήματος πρέπει να καταβάλει πρόστιμο [...], ο [TfL] μπορεί να εκδώσει κατά του οικείου προσώπου πράξη βεβαιώσεως παραβάσεως [στο εξής: ΠΒΠ].
2. [...] [E]πιβάλλεται πρόστιμο στον κύριο οχήματος όταν ο οδηγός του παραβαίνει, με ενέργειά του ή διά παραλείψεώς του, είτε πράξη εκδοθείσα δυνάμει του άρθρου 6 ή του άρθρου 9 είτε κανόνες του άρθρου 12 του [νόμου του 1984], στο μέτρο που, βάσει των ως άνω διατάξεων, ολόκληρο ή τμήμα του οδοστρώματος συγκεκριμένης οδού λειτουργεί αποκλειστικώς ως λεωφορειόδρομος, το δε πρόστιμο καταβάλλεται
- (a) στον [TfL], εφόσον η σχετική ενέργεια ή παράλειψη αφορά κύρια ή παρακείμενη οδό του δικτύου της GLA, [...]».
- 19 Η Αστυνομία μπορεί επίσης να εξασφαλίζει την τήρηση των πράξεων που εκδίδονται δυνάμει του άρθρου 6 του νόμου του 1984, δεδομένου ότι, κατά το άρθρο 8, παράγραφος 1, του ίδιου νόμου, η παράβαση τέτοιας πράξεως είτε με ενέργεια είτε διά παραλείψεως συνιστά ποινικό αδίκημα. Εντούτοις, στην πράξη, οι σχετικές παραβάσεις αντιμετωπίζονται, στη συντριπτική τους πλειονότητα, με την εφαρμογή διοικητικών διαδικασιών και δη με την έκδοση ΠΒΠ από την αρχή που είναι αρμόδια για την κυκλοφορία.

## Η διαφορά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

- 20 Η Eventech είναι κατά 100 % θυγατρική της Addison Lee Plc (στο εξής: Addison Lee), η οποία έχει την εκμετάλλευση ενός στόλου VTC στο Μείζον Λονδίνο. Η Eventech είναι δηλωμένη ως κάτοχος όλων των VTC της Addison Lee, τα οποία η τελευταία εκμισθώνει με σύμβαση σε αυτοαπασχολούμενους οδηγούς.
- 21 Η Eventech επισημαίνει ότι, στο πλαίσιο της κύριας δίκης, προσκόμισε στοιχεία από τα οποία προκύπτει ότι σε πολλές περιπτώσεις πρόσωπα που έχουν την εκμετάλλευση ταξί του Λονδίνου διαφημίζουν ως πλεονέκτημα της κρατήσεως τέτοιων ταξί αντί των VTC το γεγονός ότι τα ταξί επιτρέπεται να κυκλοφορούν στους λεωφορειόδρομους κατά τις ώρες αιχμής. Υποστηρίζει μάλιστα ότι τα εν λόγω στοιχεία δεν έχουν αμφισβητηθεί και ότι αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο ο TfL δεν αντικρούει την άποψη ότι το ισχύον σύστημα για τους λεωφορειόδρομους ισοδυναμεί με την παροχή οικονομικού πλεονεκτήματος από το κράτος στα ταξί του Λονδίνου.
- 22 Ο TfL σημειώνει ότι ο πρόεδρος της Addison Lee κοινοποίησε στους οδηγούς του στόλου της έγγραφο, ενημερώνοντάς τους ότι μπορούσαν να χρησιμοποιούν τους λεωφορειόδρομους του Λονδίνου όπου επιτρέπεται να κυκλοφορούν τα ταξί του Λονδίνου και προτείνοντας ως λύση να τους αποζημιώνει για κάθε πρόστιμο ή κύρωση που θα τους επιβαλλόταν για τον λόγο αυτό. Ο TfL διευκρινίζει ότι ζήτησε συναφώς και επέτυχε, με την έκδοση δικαστικής αποφάσεως, να ληφθούν ασφαλιστικά μέτρα για την παύση της σχετικής ποινικής παραβάσεως.
- 23 Η Eventech ισχυρίστηκε ότι στη διάρκεια δεκαέξι μηνών, πιο συγκεκριμένα από τα τέλη Ιουλίου του 2011 έως τις αρχές Δεκεμβρίου του 2012, της επιβλήθηκαν με πράξεις τόσο του TfL όσο και διαφόρων συμβουλίων των Boroughs του Λονδίνου πρόστιμα συνολικού ύψους άνω των 180 000 λιρών στερλινών (GBP), ήτοι 215 166 ευρώ, για χρήση των λεωφορειόδρομων του Λονδίνου.
- 24 Στην προκειμένη περίπτωση, το London Borough of Camden κοινοποίησε στην Eventech δύο ΠΒΠ, καθώς στις 6 και στις 13 Οκτωβρίου 2010 αντιστοίχως δύο οδηγοί VTC της Addison Lee χρησιμοποίησαν τη λεωφορειολωρίδα της γραμμής Southampton Row στο κέντρο του Λονδίνου. Η Eventech προσέβαλε τις ως άνω ΠΒΠ ενώπιον του Parking Adjudicator. Ο τελευταίος απέρριψε τη διοικητική αυτή προσφυγή με απόφαση της 16ης Αυγούστου 2011.
- 25 Η ένδικη προσφυγή την οποία άσκησε η Eventech κατά της απορριπτικής αποφάσεως απορρίφθηκε με απόφαση που εξέδωσε το High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) στις 13 Ιουλίου 2012. Εν συνεχεία, και αφού επιτράπηκε στην Eventech να εφεσιβάλει την πρωτόδικη απόφαση, η υπόθεση εκδικάστηκε ενώπιον του Court of Appeal στις 23 και στις 24 Απριλίου 2013.
- 26 Η Eventech υποστηρίζει, πιο συγκεκριμένα, ότι το ισχύον σύστημα για τους λεωφορειόδρομους συνιστά μη κοινοποιηθείσα κρατική ενίσχυση υπέρ των προσώπων που έχουν την εκμετάλλευση ταξί του Λονδίνου, η οποία αντιβαίνει στα άρθρα 108, παράγραφος 3, ΣΛΕΕ και 107, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ.
- 27 Κατά την εκτίμηση του αιτούντος δικαστηρίου, δεν αμφισβητείται ότι το συγκεκριμένο σύστημα συνεπάγεται οικονομικό πλεονέκτημα για τα ταξί του Λονδίνου, ότι την ευθύνη συναφώς φέρει το κράτος και ότι μπορεί εξαιτίας του να νοθευθεί ο ανταγωνισμός μεταξύ των VTC και των ταξί του Λονδίνου, δεδομένου ότι διευκολύνει τα τελευταία να μετακινούνται ταχύτερα από τα VTC στις οδούς όπου εφαρμόζεται το σύστημα αυτό, παρέχοντάς τους έτσι, πιο συγκεκριμένα, ένα ανταγωνιστικό πλεονέκτημα κατά την προσέλκυση δυνητικών πελατών. Αντιθέτως, το αιτούν δικαστήριο δεν είναι βέβαιο ότι πληρούνται οι λοιπές προϋποθέσεις για τον χαρακτηρισμό του επίμαχου συστήματος ως κρατικής ενισχύσεως.

- 28 Επ' αυτού, ο TfL ισχυρίζεται ότι το οικονομικό πλεονέκτημα που αποκομίζουν τα ταξί του Λονδίνου λόγω της εφαρμογής του ισχύοντος συστήματος για τους λεωφορειοδρόμους δεν παρέχεται από κρατικούς πόρους, αφού ουδεμία επίπτωση έχει για τους πόρους αυτούς. Ούτε πρόκειται για σύστημα που εφαρμόζεται επιλεκτικά, εφόσον, κατά τη γνώμη πάντοτε του TfL, τα ταξί του Λονδίνου και τα VTC δεν μπορούν να συγκριθούν από νομικής και πραγματικής απόψεως, λαμβανομένου υπόψη του σκοπού που επιδιώκεται με το σύστημα αυτό. Εν πάση περιπτώσει, ο TfL θεωρεί ότι η διαφορετική μεταχείρισή τους δικαιολογείται τόσο από τη φύση όσο και από τη γενική οικονομία του όλου συστήματος. Τέλος, διατείνεται ότι το ισχύον σύστημα για τους λεωφορειοδρόμους δεν είναι ικανό να θίξει το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών, καθόσον πρόκειται για τοπικό μέτρο που εφαρμόζεται μόνο στο Λονδίνο.
- 29 Η Eventech υποστηρίζει, από την πλευρά της, ότι το οικονομικό πλεονέκτημα παρέχεται από κρατικούς πόρους διότι, αφενός, εξασφαλίζεται στα ταξί του Λονδίνου προτιμησιακή πρόσβαση σε ένα δημόσιο αγαθό και, αφετέρου, τα συγκεκριμένα ταξί απαλλάσσονται, λόγω της εξαιρέσεώς τους από την εφαρμογή του ισχύοντος συστήματος για τους λεωφορειοδρόμους, και από την υποχρέωση καταβολής προστίμων ή άλλων χρηματικών ποινών για τη χρήση των ειδικών αυτών λωρίδων. Κατά την Eventech, το σύστημα εφαρμόζεται επιλεκτικά καθόσον παραχωρείται στα ταξί του Λονδίνου ένα πλεονέκτημα έναντι των ανταγωνιστών τους, δηλαδή των VTC. Τέλος, δεν αποκλείεται το ενδεχόμενο να υπάρχει αντίκτυπος στο εμπόριο μεταξύ κρατών μελών, από τη στιγμή που το σύστημα αυτό αφορά έναν κλάδο δραστηριότητας ο οποίος είναι ανοικτός σε επιχειρήσεις από όλα τα κράτη μέλη.
- 30 Κατόπιν τούτου, το Court of Appeal (England & Wales) (Civil Division) αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα εξής προδικαστικά ερωτήματα:
- «1) Τίθεται, υπό τις περιστάσεις της υπό κρίση υποθέσεως, ζήτημα χρήσεως “κρατικών πόρων” κατά την έννοια του άρθρου 107, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ, στο μέτρο που επιτρέπεται στα [ταξί του Λονδίνου], αλλά όχι στα [VTC], η πρόσβαση σε ειδική λωρίδα κυκλοφορίας των λεωφορείων επί δημοσίας οδού, κατά τις ώρες ισχύος του λεωφορειοδρόμου;
- 2) α) Στο πλαίσιο της εκτιμήσεως του ζητήματος αν είναι επιλεκτικό κατά την έννοια του άρθρου 107, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ το μέτρο που προβλέπει ότι μόνον τα [ταξί του Λονδίνου], και όχι τα [VTC], έχουν πρόσβαση σε ειδική λωρίδα κυκλοφορίας των λεωφορείων επί δημοσίας οδού, κατά τις ώρες ισχύος του λεωφορειοδρόμου, ποιος είναι ο κρίσιμος σκοπός υπό το πρίσμα του οποίου πρέπει να εξετασθεί αν τα [ταξί του Λονδίνου] και τα [VTC] τελούν σε συγκρίσιμη νομική και πραγματική κατάσταση;
- β) Εφόσον αποδειχθεί ότι ο κρίσιμος σκοπός, στο πλαίσιο του ερωτήματος 2(α), είναι, τουλάχιστον εν μέρει, να εξασφαλιστεί η δημιουργία ασφαλούς και αποτελεσματικού συστήματος μεταφορών, και ότι υπάρχουν πράγματι λόγοι σχετικοί με την ασφάλεια και/ή την αποτελεσματικότητα του οικείου συστήματος, οι οποίοι δικαιολογούν την επιλογή να επιτρέπεται μόνο στα [ταξί του Λονδίνου] να κυκλοφορούν στους λεωφορειοδρόμους, καθόσον δεν συντρέχουν οι ίδιοι λόγοι στην περίπτωση των [VTC], μπορεί να γίνει δεκτό ότι το επίμαχο μέτρο δεν είναι επιλεκτικό κατά την έννοια του άρθρου 107, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ;
- γ) Πρέπει, για την απάντηση που θα δοθεί στο ερώτημα 2(β), να εξεταστεί αν το κράτος μέλος το οποίο επικαλείται τους ως άνω δικαιολογητικούς λόγους έχει αποδείξει, επιπλέον, ότι η ευνοϊκή μεταχείριση των [ταξί του Λονδίνου] σε σχέση με τα [VTC] είναι σύμφωνη με την αρχή της αναλογικότητας και δεν βαίνει πέραν του αναγκαίου μέτρου;
- 3) Μπορεί το μέτρο που προβλέπει ότι μόνον τα [ταξί του Λονδίνου], και όχι τα [VTC], έχουν πρόσβαση σε ειδική λωρίδα κυκλοφορίας των λεωφορείων επί δημοσίας οδού, κατά τις ώρες ισχύος του λεωφορειοδρόμου, να επηρεάσει το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών κατά την έννοια του άρθρου 107, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ, με δεδομένο ότι η συγκεκριμένη οδός βρίσκεται στο

κέντρο του Λονδίνου και οι πολίτες οποιουδήποτε κράτους μέλους είναι ελεύθεροι να αποκτήσουν την κυριότητα ή να απασχοληθούν ως οδηγοί είτε σε [ταξί του Λονδίνου] είτε σε [VTC];»

### Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

#### *Επί του πρώτου και του δεύτερου ερωτήματος*

- 31 Με το πρώτο και το δεύτερό του ερώτημα, τα οποία ενδείκνυται να εξεταστούν από κοινού, το αιτούν δικαστήριο ζητεί κατ' ουσία να διευκρινιστεί αν, λόγω του γεγονότος ότι, προκειμένου να δημιουργηθεί ένα ασφαλές και αποτελεσματικό σύστημα μεταφορών, επιτρέπεται στα ταξί του Λονδίνου να χρησιμοποιούν τις ειδικές λωρίδες κυκλοφορίας των λεωφορειών επί των δημοσίων οδών κατά τις ώρες ισχύος των περιορισμών για τους λεωφορειοδρόμους, ενώ απαγορεύεται η διέλευση των VTC από τις ίδιες λωρίδες εκτός αν γίνεται με σκοπό την επιβίβαση ή την αποβίβαση πελάτη που έχει ήδη προχωρήσει σε κράτηση τέτοιου οχήματος, πρέπει να γίνει δεκτό ότι τίθεται ζήτημα χρήσεως κρατικών πόρων και παρέχεται στα ταξί αυτά επιλεκτικό οικονομικό πλεονέκτημα κατά την έννοια του άρθρου 107, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ. Το αιτούν δικαστήριο ζητεί επίσης να μάθει αν απαιτείται, προκειμένου να δοθεί απάντηση στο ως άνω ερώτημα, να εξεταστεί κατά πόσον το σύστημα αυτό είναι σύμφωνο με την αρχή της αναλογικότητας και δεν βαίνει πέραν του αναγκαίου μέτρου.
- 32 Κατά το άρθρο 107, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ, «[ε]νισχύσεις που χορηγούνται υπό οποιαδήποτε μορφή από τα κράτη ή με κρατικούς πόρους και που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό διά της ευνοϊκής μεταχειρίσεως ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής είναι ασυμβίβαστες με την εσωτερική αγορά, κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές, εκτός αν οι Συνθήκες ορίζουν άλλως».
- 33 Ως προς την προϋπόθεση ότι πρέπει να εμπλέκονται κρατικοί πόροι, υπενθυμίζεται ότι η έννοια της ενισχύσεως περιλαμβάνει όχι μόνο θετικές παροχές, όπως είναι οι επιδοτήσεις, αλλά και κάθε είδους μέτρο το οποίο, ανεξαρτήτως της μορφής του, ελαφρύνει τις οικονομικές υποχρεώσεις που υπό κανονικές συνθήκες βαρύνουν τον προϋπολογισμό μιας επιχείρησης και, ως εκ τούτου, χωρίς να συνιστά επιδότηση υπό τη στενή έννοια του όρου, είναι της ίδιας φύσεως ή έχει τα ίδια αποτελέσματα (απόφαση Frucona Košice κατά Επιτροπής, C-73/11 P, EU:C:2013:32, σκέψη 69 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).
- 34 Κατά συνέπεια, προκειμένου να διαπιστωθεί ότι υφίσταται κρατική ενίσχυση, πρέπει να αποδειχθεί ότι υπάρχει αρκούντως άμεση σχέση μεταξύ, αφενός, του πλεονεκτήματος που παρασχέθηκε στο πρόσωπο το οποίο ωφελήθηκε και, αφετέρου, μιας μειώσεως των κρατικών πόρων ή, έστω, ενός αρκούντως συγκεκριμένου κινδύνου επιβαρύνσεως του κρατικού προϋπολογισμού (βλ., υπ' αυτή την έννοια, απόφαση Bouygues και Bouygues Télécom κατά Επιτροπής κ.λπ. και Επιτροπή κατά Γαλλίας κ.λπ., C-399/10 P και C-401/10 P, EU:C:2013:175, σκέψη 109).
- 35 Εν προκειμένω, από τη δικογραφία συνάγεται ότι το αιτούν δικαστήριο διερωτάται αν είναι βάσιμη η επιχειρηματολογία που η Eventech προέβαλε ενώπιόν του και επανέλαβε εν συνεχεία ενώπιον του Δικαστηρίου, ότι δηλαδή το ισχύον σύστημα για τους λεωφορειοδρόμους συνεπάγεται τέτοιου είδους επιβαρύνσεις για τον προϋπολογισμό, αφενός, λόγω της προτιμσιακής προσβάσεως των ταξί του Λονδίνου σε μια κρατική υποδομή, ήτοι στις λεωφορειολωρίδες της πόλης, για τη χρήση της οποίας δεν επιβάλλεται στα ταξί αυτά οποιοδήποτε τέλος και, αφετέρου, λόγω της εξαιρέσεώς τους από την υποχρέωση καταβολής προστίμων σε σχέση με τη διέλευσή τους από τις ειδικές αυτές λωρίδες.



- 36 Όσον αφορά το δεύτερο από τα ως άνω επιχειρήματα, το οποίο ενδείκνυται να εξεταστεί πρώτο, σημειώνεται εκ προοιμίου ότι αποτελεί εγγενή αρχή κάθε δικαιοκούς συστήματος ότι δεν επιβάλλονται στα υποκείμενα δικαίου κυρώσεις όταν είναι εκ των προτέρων δεδομένο ότι συγκεκριμένη συμπεριφορά τους είναι νόμιμη και θεμιτή.
- 37 Ειδικότερα στην υπόθεση της κύριας δίκης, δεν αμφισβητείται ότι το δικαίωμα των οδηγών των ταξί του Λονδίνου να κυκλοφορούν στις λεωφορειολωρίδες της πόλης χωρίς να τους επιβάλλονται πρόστιμα απορρέει από το ισχύον σύστημα για τους λεωφορειόδρομους, το οποίο τους επιτρέπει να χρησιμοποιούν τις ειδικές αυτές λωρίδες κατά τις ώρες ισχύος των σχετικών περιορισμών.
- 38 Στο μέτρο που η Eventech στηρίζει την επιχειρηματολογία της στην υποτιθέμενη ομοιότητα των νομικών και πραγματικών περιστατικών της υπό κρίση υποθέσεως με τα αντίστοιχα της υποθέσεως επί της οποίας εκδόθηκε η απόφαση Επιτροπή κατά Κάτω Χωρών (C-279/08 P, EU:C:2011:551), διαπιστώνεται ότι τα περιστατικά της υποθέσεως εκείνης διαφέρουν από αυτά της διαφοράς της κύριας δίκης.
- 39 Συγκεκριμένα, στη σκέψη 106 της αποφάσεως Επιτροπή κατά Κάτω Χωρών (EU:C:2011:551), το Δικαστήριο έκρινε ότι το επίμαχο στην υπόθεση εκείνη μέτρο συνεπαγόταν ενδεχομένως πρόσθετη επιβάρυνση για τις δημόσιες αρχές υπό τη μορφή, μεταξύ άλλων, απαλλαγής από την υποχρέωση καταβολής προστίμων ή άλλων χρηματικών ποινών, καθόσον το Βασίλειο των Κάτω Χωρών είχε παράσχει στις επιχειρήσεις που αφορούσε το συγκεκριμένο μέτρο τη δυνατότητα να αγοράσουν δικαιώματα εκπομπής προκειμένου να αποφύγουν την καταβολή προστίμων τα οποία, ελλείψει τέτοιων δικαιωμάτων, θα οφείλονταν λόγω υπερβάσεως από τις εν λόγω επιχειρήσεις των νομίμων ορίων εκπομπής οξειδίων του αζώτου.
- 40 Αντιθέτως, στην υπόθεση της κύριας δίκης, επ' ουδενί αμφισβητείται ότι κάθε μη επιτρεπόμενη χρήση λεωφορειόδρομου συνιστά παράβαση που επισύρει πρόστιμο και ότι οι αρμόδιες δημόσιες αρχές δεν προέβλεψαν κανένα μέτρο το οποίο να παρέχει τη δυνατότητα αποφυγής τέτοιων προστίμων. Επιπλέον, από τη διαπίστωση που προεκτέθηκε στη σκέψη 37 της παρούσας αποφάσεως προκύπτει ότι ο λόγος για τον οποίο τα ταξί του Λονδίνου μπορούν να κυκλοφορούν στους λεωφορειόδρομους χωρίς να τους επιβάλλονται πρόστιμα δεν είναι ότι οι δημόσιες αρχές έχουν παραιτηθεί από την είσπραξη οφειλομένων προστίμων, αλλά ότι έχει επιτραπεί στα ταξί, βάσει του ισχύοντος συστήματος, να χρησιμοποιούν τις ειδικές αυτές λωρίδες.
- 41 Ως εκ τούτου, το γεγονός ότι τα ταξί του Λονδίνου δεν οφείλουν να καταβάλλουν πρόστιμα λόγω της χρήσεως των λεωφορειόδρομων δεν συνεπάγεται, για τις δημόσιες αρχές, πρόσθετες επιβαρύνσεις οι οποίες θα σήμαιναν ότι εμπλέκονται κρατικοί πόροι.
- 42 Όσον αφορά το πρώτο επιχείρημα που προέβαλε η Eventech, ότι δηλαδή παρέχεται προτιμησιακή πρόσβαση σε μια υποδομή μεταφορών χρηματοδοτούμενη από το κράτος, για τη χρήση της οποίας τα ταξί του Λονδίνου δεν υφίστανται καμία οικονομική επιβάρυνση, είναι ομολογουμένως αληθές, όπως επισημαίνει η επιχείρηση αυτή, ότι το Δικαστήριο έχει αποφανθεί ότι τίθεται ενδεχομένως ζήτημα χορηγήσεως κρατικής ενισχύσεως όταν η κατασκευή μιας υποδομής που τυγχάνει οικονομικής εκμεταλλεύσεως χρηματοδοτείται από εισφορά κεφαλαίου στην οποία προβαίνουν δημόσιες αρχές υπό την ιδιότητα του μετόχου (βλ., υπ' αυτή την έννοια, απόφαση *Mitteldeutsche Flughafen και Flughafen Leipzig-Halle* κατά Επιτροπής, C-288/11 P, EU:C:2012:821, σκέψεις 43 και 44).
- 43 Εντούτοις, στην υπόθεση της κύριας δίκης, κατ' αρχάς, δεν αμφισβητείται ότι ούτε οι οικείες δημόσιες οδοί, γενικώς, ούτε οι διαγραμμισμένες επί των οδών αυτών λεωφορειολωρίδες, ειδικότερα, τυγχάνουν οικονομικής εκμεταλλεύσεως από τις δημόσιες αρχές. Πράγματι, όπως επιβεβαιώθηκε κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση ενώπιον του Δικαστηρίου τόσο από την Eventech όσο και από τον TfL, η χρήση αυτών των οδών και των λωρίδων γίνεται δωρεάν.

- 44 Επομένως, στην προκειμένη περίπτωση, οι δημόσιες αρχές δεν παραιτούνται, δυνάμει του ισχύοντος συστήματος για τους λεωφορειόδρομους, από την είσπραξη δημοσίων εσόδων τα οποία θα πραγματοποιούσαν ελλείψει του συστήματος αυτού.
- 45 Επιπλέον υπενθυμίζεται ότι το επίμαχο στην υπόθεση της κύριας δίκης μέτρο δεν αφορά καθ' εαυτήν τη χρηματοδότηση της κατασκευής των λεωφορειόδρομων αλλά την προτιμησιακή πρόσβαση σε αυτούς. Σημειωτέον, επιπροσθέτως, ότι από τη δικογραφία ενώπιον του Δικαστηρίου συνάγεται πέραν πάσης αμφιβολίας ότι οι εν λόγω λεωφορειόδρομοι δεν κατασκευάστηκαν προς εξυπηρέτηση μίας συγκεκριμένης επιχειρήσεως ή μιας ειδικής κατηγορίας επιχειρήσεων, όπως είναι τα ταξί του Λονδίνου ή ακόμη περισσότερο οι εταιρίες που παρέχουν υπηρεσίες λεωφορείου, ούτε και παραχωρήθηκαν κατόπιν της κατασκευής τους σε τέτοιες επιχειρήσεις, αλλά αντιθέτως κατασκευάστηκαν ως στοιχείο του οδικού δικτύου του Λονδίνου, πρωτίστως δε προκειμένου να διευκολυνθεί η δημόσια μεταφορά με τα λεωφορεία, ανεξαρτήτως αν την οργάνωση της δημόσιας αυτής υπηρεσίας θα αναλάμβανε φορέας του δημόσιου ή του ιδιωτικού τομέα.
- 46 Υπό το πρίσμα της ως άνω συλλογιστικής, το ερώτημα το οποίο εγείρει η επιχειρηματολογία της Eventech όπως συνοψίστηκε στη σκέψη 35 της παρούσας αποφάσεως είναι, όπως παρατήρησε ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 24 των προτάσεών του, αν, υπό περιστάσεις όμοιες με αυτές της κύριας δίκης, οι αρμόδιες δημόσιες αρχές οφείλουν δυνάμει του άρθρου 107, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ να εισπράττουν από τους χρήστες που απολαμβάνουν δικαιώματος προτιμησιακής προσβάσεως σε δημόσια υποδομή το αντίτιμο της οικονομικής αξίας του εν λόγω δικαιώματος.
- 47 Υπογραμμίζεται ευθύς εξαρχής ότι το συγκεκριμένο ερώτημα δεν άπτεται, αυτό καθ' εαυτό, του κριτηρίου της χρήσεως κρατικών πόρων, αλλά του ζητήματος κατά πόσον το ισχύον σύστημα για τους λεωφορειόδρομους, με το οποίο ο TfL επιδιώκει να δημιουργήσει ασφαλές και αποτελεσματικό σύστημα μεταφορών όπως επιτάσσει η εθνική νομοθεσία, πρέπει να θεωρηθεί ότι παρέχει στα ωφελούμενα πρόσωπα ένα οικονομικό πλεονέκτημα κατά την έννοια του άρθρου 107, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ, το οποίο, αφενός, εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής των κανόνων του δικαίου της Ένωσης περί κρατικών ενισχύσεων και, αφετέρου, έχει μια οικονομική αξία που πρέπει να βαρύνει τα ωφελούμενα πρόσωπα.
- 48 Συναφώς πρέπει να γίνει δεκτή η άποψη που προβάλλουν τόσο η Εποπτεύουσα Αρχή της ΕΖΕΣ όσο και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ότι δηλαδή όταν, στο πλαίσιο της επιδιώξεως σκοπού προβλεπόμενου από τη νομοθεσία του οικείου κράτους μέλους, το Δημόσιο αναγνωρίζει σε χρήστες μιας δημόσιας υποδομής, την οποία οι δημόσιες αρχές δεν εκμεταλλεύονται οικονομικά, δικαίωμα προτιμησιακής προσβάσεως στη συγκεκριμένη υποδομή, τούτο δεν σημαίνει ότι παρέχεται κατ' ανάγκην και οικονομικό πλεονέκτημα κατά την έννοια του άρθρου 107, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ.
- 49 Επιπλέον επισημαίνεται ότι ο προσδιορισμός του επιδιωκόμενου σκοπού εμπίπτει, κατ' αρχήν, στο πεδίο των αποκλειστικών αρμοδιοτήτων των αρμόδιων εθνικών αρχών και ότι αυτές επιβάλλεται να διαθέτουν κάποια διακριτική ευχέρεια τόσο κατά την εκτίμηση του ζητήματος κατά πόσον είναι αναγκαίο, προς επίτευξη του επιδιωκόμενου με την οικεία ρύθμιση σκοπού, να παραιτηθούν από δυνητικά έσοδα όσο και κατά την επιλογή των κατάλληλων κριτηρίων παραχωρήσεως τα οποία πρέπει, πάντως, να καθορίζονται εκ των προτέρων με διαφάνεια και να μην εισάγουν στοιχεία διακρίσεων.
- 50 Στην υπόθεση της κύριας δίκης, δεν αμφισβητείται ότι το δικαίωμα προτιμησιακής προσβάσεως συνίσταται στη δυνατότητα χρήσεως των λεωφορειόδρομων, ότι το δικαίωμα αυτό έχει οικονομική αξία, ότι παραχωρείται από την αρχή που είναι αρμόδια για την κυκλοφορία, ότι, όπως προκύπτει από την εθνική νομοθεσία για την οδική κυκλοφορία, ο σκοπός τον οποίο επιδιώκει η επίμαχη ρύθμιση είναι να δημιουργηθεί ένα ασφαλές και αποτελεσματικό σύστημα μεταφορών, ότι ούτε το οικείο οδικό δίκτυο ούτε οι λεωφορειολωρίδες τυγχάνουν οικονομικής εκμεταλλεύσεως, ότι το

κριτήριο παραχωρήσεως είναι η εξασφάλιση της παροχής υπηρεσιών ταξί στο Λονδίνο, ότι το εν λόγω κριτήριο είχε καθοριστεί εκ των προτέρων και με διαφάνεια και, τέλος, ότι επιφυλάσσεται ισότιμη μεταχείριση σε όλους όσοι παρέχουν τέτοιες υπηρεσίες.

- 51 Όσον αφορά την ύπαρξη συνδέσμου μεταξύ, αφενός, της επιτεύξεως του επιδιωκόμενου με την επίμαχη ρύθμιση σκοπού της δημιουργίας ασφαλούς και αποτελεσματικού συστήματος μεταφορών και, αφετέρου, της παραιτήσεως από δυνητικά έσοδα εξαιτίας της εφαρμογής του ισχύοντος συστήματος για τους λεωφορειόδρομους, όπως ορθώς παρατήρησε ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 30 των προτάσεών του, είναι πιθανό ότι, αν τα ταξί του Λονδίνου όφειλαν να καταβάλλουν το αντίτιμο της οικονομικής αξίας του δικαιώματός τους για πρόσβαση στις ειδικές λωρίδες, θα διακυβευόταν, τουλάχιστον εν μέρει, η επίτευξη του ως άνω σκοπού, καθόσον θα αποθαρρύνονταν ορισμένα ταξί του Λονδίνου από το να κυκλοφορούν στους λεωφορειόδρομους.
- 52 Επιπλέον, λαμβανομένων υπόψη των χαρακτηριστικών των ταξί του Λονδίνου όπως περιγράφηκαν στις σκέψεις 4 έως 11 της παρούσας αποφάσεως, ευλόγως οι αρμόδιες εθνικές αρχές θεώρησαν ότι η πρόσβαση αυτών των ταξί στους λεωφορειόδρομους θα ενίσχυε την αποτελεσματικότητα του λονδρέζικου συστήματος μεταφορών και ότι, ως εκ τούτου, το κριτήριο παραχωρήσεως του σχετικού δικαιώματος, ήτοι η εξασφάλιση της παροχής υπηρεσιών ταξί στην πόλη, εξυπηρετεί την επίτευξη του επιδιωκόμενου σκοπού.
- 53 Κατόπιν των ανωτέρω σκέψεων, απομένει να εξεταστεί αν το κριτήριο στο οποίο η αρμόδια αρχή έχει στηρίξει την παραχώρηση του δικαιώματος προσβάσεως εφαρμόζεται αδιακρίτως σε όλους τους ενδιαφερόμενους επιχειρηματίες. Όπως επισήμανε ο γενικός εισαγγελέας με το σημείο 35 των προτάσεών του, πρόκειται κατ' ουσίαν για την ίδια εξέταση που πρέπει να πραγματοποιηθεί ως προς το ζήτημα αν το ισχύον σύστημα για τους λεωφορειόδρομους παρέχει στα ταξί του Λονδίνου επιλεκτικό οικονομικό πλεονέκτημα. Κατά συνέπεια, το ως άνω ερώτημα ενδείκνυται να εξεταστεί στο πλαίσιο του ελέγχου της ενδεχόμενης υπάρξεως τέτοιου πλεονεκτήματος.
- 54 Υπενθυμίζεται συναφώς ότι το άρθρο 107, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ απαγορεύει τις ενισχύσεις που συνεπάγονται «ευνοϊκή μεταχείριση ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής», ήτοι τις επιλεκτικές ενισχύσεις (απόφαση Mediaset κατά Επιτροπής, C-403/10 P, EU:C:2011:533, σκέψη 36).
- 55 Ως προς το σημείο αυτό, από πάγια νομολογία του Δικαστηρίου προκύπτει ότι, σε σχέση με το άρθρο 107, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ, είναι απαραίτητο να εξετάζεται κατά πόσον, στο πλαίσιο δεδομένου νομικού καθεστώτος, ένα εθνικό μέτρο μπορεί να ευνοήσει «ορισμένες επιχειρήσεις ή ορισμένους κλάδους παραγωγής» έναντι άλλων οι οποίοι τελούν, από πλευράς του επιδιωκόμενου με το εν λόγω καθεστώς σκοπού, σε συγκρίσιμη πραγματική και νομική κατάσταση (απόφαση Mediaset κατά Επιτροπής, EU:C:2011:533, σκέψη 36).
- 56 Με το δεύτερο υποερώτημα του δεύτερου ερωτήματος, το αιτούν δικαστήριο ζητεί κατ' ουσίαν από το Δικαστήριο να εκτιμήσει, προκειμένου να διαπιστωθεί αν το πλεονέκτημα που χορηγήθηκε εν προκειμένω είναι επιλεκτικό, κατά πόσον το επίμαχο μέτρο συνεπάγεται διαφοροποιήσεις στη μεταχείριση επιχειρηματιών οι οποίοι τελούν, από πλευράς του επιδιωκόμενου σκοπού, σε συγκρίσιμη πραγματική και νομική κατάσταση.
- 57 Υπογραμμίζεται συναφώς ότι τόσο ο προσδιορισμός των στοιχείων που χαρακτηρίζουν την κατάσταση των ταξί του Λονδίνου και των VTC αντιστοίχως όσο και η εκτίμηση του ζητήματος κατά πόσον οι καταστάσεις αυτές είναι συγκρίσιμες άπτονται της αρμοδιότητας του αιτούντος δικαστηρίου το οποίο είναι το μόνο που έχει στη διάθεσή του το σύνολο των κρίσιμων πραγματικών και νομικών στοιχείων.
- 58 Το Δικαστήριο ωστόσο μπορεί, βάσει του περιεχομένου της δικογραφίας ενώπιόν του, να δώσει στο αιτούν δικαστήριο χρήσιμες ενδείξεις για την εκτίμηση στην οποία οφείλει να προβεί το τελευταίο.

59. Επ' αυτού πρέπει κατ' αρχάς να σημειωθεί ότι ο προσδιορισμός των στοιχείων που χαρακτηρίζουν την πραγματική και νομική κατάσταση των ταξί του Λονδίνου και των VTC αντιστοίχως δεν πρέπει να περιοριστεί μόνο σε ό,τι αφορά εκείνο το τμήμα της αγοράς στο οποίο οι δύο αυτές κατηγορίες μεταφορέων επιβατών βρίσκονται σε ευθύ ανταγωνισμό, ήτοι στον τομέα των προκρατήσεων. Πράγματι, δεν μπορεί να αμφισβητηθεί σοβαρά ότι όλες οι διαδρομές που πραγματοποιούν τα ταξί του Λονδίνου και τα VTC επηρεάζουν την ασφάλεια και την αποτελεσματικότητα του συστήματος μεταφορών στο σύνολο του οδικού δικτύου του Λονδίνου.
60. Επιπλέον απαιτείται να ληφθεί υπόψη ότι, λόγω των ρυθμίσεων που διέπουν τη δραστηριότητά τους, τα ταξί του Λονδίνου είναι τα μόνα τα οποία κυκλοφορούν ελεύθερα προς μίσθωση, υπέχουν υποχρέωση εξυπηρέτησεως, πρέπει να είναι αναγνωρίσιμα και σε θέση να μεταφέρουν άτομα που μετακινούνται με αναπηρικό καροτσάκι, ενώ οι οδηγοί τους οφείλουν να χρεώνουν τις υπηρεσίες τους με τη χρήση ταξίμετρου και να γνwrίζουν ενδελεχώς την πόλη του Λονδίνου.
61. Επομένως η κατάσταση των ταξί του Λονδίνου και των VTC αντιστοίχως είναι, από πραγματικής και νομικής πλευράς, αρκετά διαφορετική ώστε να γίνεται δεκτό ότι δεν μπορεί να θεωρηθεί συγκρίσιμη και ότι, ως εκ τούτου, το ισχύον σύστημα για τους λεωφορειοδρόμους δεν παρέχει επιλεκτικό πλεονέκτημα στα ταξί του Λονδίνου.
62. Υπό τις συνθήκες αυτές, παρέλκει η απάντηση στο τρίτο υποερώτημα του δεύτερου ερωτήματος.
63. Κατόπιν όλων των ανωτέρω σκέψεων, στο πρώτο και στο δεύτερο ερώτημα αρμόζει η απάντηση ότι από το γεγονός ότι, προκειμένου να δημιουργηθεί ένα ασφαλές και αποτελεσματικό σύστημα μεταφορών, επιτρέπεται στα ταξί του Λονδίνου να χρησιμοποιούν τις ειδικές λωρίδες κυκλοφορίας των λεωφορείων επί των δημοσίων οδών κατά τις ώρες ισχύος των περιορισμών για τους λεωφορειοδρόμους, ενώ απαγορεύεται η διέλευση των VTC από τις ίδιες λωρίδες εκτός αν γίνεται με σκοπό την επιβίβαση ή την αποβίβαση πελάτη που έχει ήδη προχωρήσει σε κράτηση τέτοιου οχήματος, δεν μπορεί κατά τα φαινόμενα να συναχθεί το συμπέρασμα ότι εμπλέκονται κρατικοί πόροι ούτε ότι παρέχεται στα ταξί αυτά επιλεκτικό οικονομικό πλεονέκτημα κατά την έννοια του άρθρου 107, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ, ζήτημα το οποίο πρέπει, ωστόσο, να εξεταστεί από το αιτούν δικαστήριο.

*Επί του τρίτου ερωτήματος*

64. Με το τρίτο του ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί κατ' ουσίαν να διευκρινιστεί αν το γεγονός ότι επιτρέπεται στα ταξί του Λονδίνου να χρησιμοποιούν τις ειδικές λωρίδες κυκλοφορίας των λεωφορείων επί των δημοσίων οδών κατά τις ώρες ισχύος των περιορισμών για τους λεωφορειοδρόμους, ενώ απαγορεύεται η διέλευση των VTC από τις ίδιες λωρίδες εκτός αν γίνεται με σκοπό την επιβίβαση ή την αποβίβαση πελάτη που έχει ήδη προχωρήσει σε κράτηση τέτοιου οχήματος, μπορεί να επηρεάσει το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών κατά την έννοια του άρθρου 107, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ.
65. Υπενθυμίζεται συναφώς ότι, κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, για να χαρακτηριστεί εθνικό μέτρο ως κρατική ενίσχυση δεν απαιτείται να αποδειχθεί ότι η επίμαχη ενίσχυση είχε πράγματι επιπτώσεις στο εμπόριο μεταξύ κρατών μελών ή ότι υπήρξε όντως στρέβλωση του ανταγωνισμού, αλλά πρέπει απλώς να εξεταστεί αν ενδέχεται να έχει αντίκτυπο στις συναλλαγές αυτές ή να νοθεύσει τον ανταγωνισμό (απόφαση Libert κ.λπ., C-197/11 και C-203/11, EU:C:2013:288, σκέψη 76 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).
66. Ειδικότερα, εφόσον ενίσχυση που χορηγήθηκε από κράτος μέλος ενισχύει τη θέση ορισμένων επιχειρήσεων έναντι άλλων ανταγωνιστριών τους στο ενδοκοινοτικό εμπόριο, πρέπει να γίνει δεκτό ότι η ενίσχυση επηρεάζει το εμπόριο αυτό (βλ., υπ' αυτή την έννοια, απόφαση Libert κ.λπ., EU:C:2013:288, σκέψη 77 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

- 67 Δεν απαιτείται πάντως οι ίδιες οι επιχειρήσεις που ωφελήθηκαν να μετέχουν στο ενδοκοινοτικό εμπόριο. Συγκεκριμένα, όταν κράτος μέλος χορηγεί ενίσχυση σε επιχειρήσεις, η εσωτερική δραστηριότητα μπορεί εξ αυτού του λόγου να διατηρηθεί ή να αυξηθεί, με συνέπεια να μειώνονται αντιστοίχως οι δυνατότητες των εγκατεστημένων σε άλλα κράτη μέλη επιχειρήσεων να διεισδύσουν στην αγορά του συγκεκριμένου κράτους μέλους (βλ., υπ' αυτή την έννοια, απόφαση *Libert* κ.λπ., EU:C:2013:288, σκέψη 78 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).
- 68 Εξάλλου, κατά τη νομολογία του Δικαστηρίου, δεν υφίσταται κάποιο όριο ή ποσοστό κάτω από το οποίο μπορεί να θεωρηθεί ότι δεν επηρεάζεται το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών. Πράγματι, το σχετικά χαμηλό ύψος μιας ενισχύσεως ή το σχετικά μέτριο μέγεθος της επιχειρήσεως που λαμβάνει την ενίσχυση δεν αποκλείουν a priori την πιθανότητα να επηρεάζεται το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών (απόφαση *Altmark Trans* και *Regierungspräsidium Magdeburg*, C-280/00, EU:C:2003:415, σκέψη 81).
- 69 Επομένως η προϋπόθεση ότι η ενίσχυση πρέπει να είναι ικανή να επηρεάσει το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών δεν εξαρτάται από το αν οι υπηρεσίες μεταφοράς παρέχονται σε τοπικό ή περιφερειακό επίπεδο ούτε από το πόσο σημαντικός είναι ο σχετικός τομέας δραστηριοτήτων (απόφαση *Altmark Trans* και *Regierungspräsidium Magdeburg*, EU:C:2003:415, σκέψη 82).
- 70 Πιο συγκεκριμένα στην υπόθεση της κύριας δίκης, πρέπει να γίνει δεκτό ότι δεν αποκλείεται το ισχύον σύστημα για τους λεωφορειόδρομους να έχει ως αποτέλεσμα να καθίσταται λιγότερο ελκυστική η παροχή υπηρεσιών από τα VTC στο Λονδίνο, με συνέπεια να μειώνονται, για τις εταιρίες που έχουν την έδρα τους σε άλλα κράτη μέλη, οι πιθανότητες διεισδύσεως στη συγκεκριμένη αγορά, ζήτημα το οποίο απόκειται στο αιτούν δικαστήριο να ελέγξει.
- 71 Επομένως, στο τρίτο ερώτημα αρμόζει η απάντηση ότι το γεγονός ότι επιτρέπεται στα ταξί του Λονδίνου να χρησιμοποιούν τις ειδικές λωρίδες κυκλοφορίας των λεωφορείων επί των δημοσίων οδών κατά τις ώρες ισχύος των περιορισμών για τους λεωφορειόδρομους, ενώ απαγορεύεται η διέλευση των VTC από τις ίδιες λωρίδες εκτός αν γίνεται με σκοπό την επιβίβαση ή την αποβίβαση πελάτη που έχει ήδη προχωρήσει σε κράτηση τέτοιου οχήματος, θα μπορούσε να επηρεάζει το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών κατά την έννοια του άρθρου 107, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ, ζήτημα το οποίο πρέπει να εξεταστεί από το αιτούν δικαστήριο.

### **Επί των δικαστικών εξόδων**

- 72 Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων. Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν όσοι υπέβαλαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, πλην των ως άνω διαδίκων, δεν αποδίδονται.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (δεύτερο τμήμα) αποφαινεται:

- 1) Από το γεγονός ότι, προκειμένου να δημιουργηθεί ένα ασφαλές και αποτελεσματικό σύστημα μεταφορών, επιτρέπεται στα ταξί του Λονδίνου να χρησιμοποιούν τις ειδικές λωρίδες κυκλοφορίας των λεωφορείων επί των δημοσίων οδών κατά τις ώρες ισχύος των περιορισμών για τους λεωφορειόδρομους, ενώ απαγορεύεται η διέλευση των μισθωμένων οχημάτων με οδηγό από τις ίδιες λωρίδες εκτός αν γίνεται με σκοπό την επιβίβαση ή την αποβίβαση πελάτη που έχει ήδη προχωρήσει σε κράτηση τέτοιου οχήματος, δεν μπορεί κατά τα φαινόμενα να συναχθεί το συμπέρασμα ότι εμπλέκονται κρατικοί πόροι ούτε ότι παρέχεται στα ταξί αυτά επιλεκτικό οικονομικό πλεονέκτημα κατά την έννοια του άρθρου 107, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ, όπερ πρέπει, ωστόσο, να εξακριβωθεί από το αιτούν δικαστήριο.

- 2) Δεν αποκλείεται το ενδεχόμενο να επηρεάζεται το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών κατά την έννοια του άρθρου 107, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ από το γεγονός ότι επιτρέπεται στα ταξί του Λονδίνου να χρησιμοποιούν τις ειδικές λωρίδες κυκλοφορίας των λεωφορείων επί των δημοσίων οδών κατά τις ώρες ισχύος των περιορισμών για τους λεωφορειόδρομους, ενώ απαγορεύεται η διέλευση των μισθωμένων οχημάτων με οδηγό από τις ίδιες λωρίδες εκτός αν γίνεται με σκοπό την επιβίβαση ή την αποβίβαση πελάτη που έχει ήδη προχωρήσει σε κράτηση τέτοιου οχήματος, όπερ απόκειται στο αιτούν δικαστήριο να διαπιστώσει.

(υπογραφές)