



## Zbirka odločb sodne prakse

SODBA SODIŠČA (drugi senat)

z dne 14. januarja 2015\*

„Predhodno odločanje — Konkurenca — Državne pomoči — Člen 107(1) PDEU — Dovoljenje za uporabo voznih pasov za avtobuse, dano londonskim taksijem, ne pa vozilom za najem z voznikom — Pojem ‚državna pomoč‘ — Državna sredstva — Gospodarska prednost — Selektivna prednost — Vpliv na trgovino med državami članicami“

V zadevi C-518/13,

katere predmet je predlog za sprejetje predhodne odločbe na podlagi člena 267 PDEU, ki ga je vložilo Court of Appeal (England & Wales) (Civil Division) (Združeno kraljestvo) z odločbo z dne 24. septembra 2013, ki je prispela na Sodišče 26. septembra 2013, v postopku

**The Queen**, na predlog

**Eventech Ltd**,

proti

**Parking Adjudicator**,

ob udeležbi

**London Borough of Camden**,

**Transport for London**,

SODIŠČE (drugi senat),

v sestavi R. Silva de Lapuerta, predsednica senata, K. Lenaerts, podpredsednik Sodišča v funkciji sodnika drugega senata, J.-C. Bonichot, A. Arabadžiev (poročevalec) in J. L. da Cruz Vilaça, sodniki,

generalni pravobranilec: N. Wahl,

sodna tajnica: L. Hewlett, glavna administratorica,

na podlagi pisnega postopka in obravnave z dne 3. julija 2014,

ob upoštevanju stališč, ki so jih predložili:

— za Eventech Ltd K. Bacon, barrister, po pooblastilu J. Maitland-Walkerja, solicitor,

— za Transport for London C. Moore, agentka, skupaj z M. Chamberlainom, QC, in S. Love, barrister,

\* Jezik postopka: angleščina.

- za poljsko vlado B. Majczyna, agent,
- za Evropsko komisijo L. Flynn in P.-J. Loewenthal, agenta,
- za Nadzorni organ EFTA X. Lewis, C. Perrin in A. Steinarsdóttir, agenti,

po predstavitvi sklepnih predlogov generalnega pravobranilca na obravnavi 24. septembra 2014  
izreka naslednjo

### Sodbo

- 1 Predlog za sprejetje predhodne odločbe se nanaša na razlago člena 107(1) PDEU.
- 2 Ta predlog je bil vložen v okviru spora med družbo Eventech Ltd (v nadaljevanju: Eventech) in Parking Adjudicator glede zakonitosti politike, ki jo izvajajo Transport for London (v nadaljevanju: TfL) in večina London Boroughs (londonskih četrti) in na podlagi katere lahko londonski taksiji (black cabs) v času omejitev, ki velja za pasove za avtobuse, vozijo po večini teh pasov v tem mestu, vozilom za najem z voznikom (v nadaljevanju: VNV) pa je to prepovedano, razen v primeru pobiranja ali odlaganja potnikov, ki so tako vozilo naročili vnaprej (v nadaljevanju: politika pasov za avtobuse).

### Pravni okvir

#### *Londonski taksiji in VNV*

- 3 V Londonu prevoz z avtomobili za plačilo ponujajo londonski taksiji in VNV. Dovoljenje za opravljanje teh vrst storitev izdaja London Taxi and Private Hire, ki je del TfL. Ta dovoljenja se izdajajo na podlagi različnih zakonskih določb in na podlagi izpolnjevanja različnih pogojev glede na to, ali gre za londonske taksije ali za VNV.
- 4 Dovoljenje za opravljanje storitev z londonskimi taksiji se izda na podlagi določb odloka o londonskih taksijih iz leta 1934 (London Cab Order 1934). Ta odlok je bil sprejet na podlagi pooblastila iz člena 6 zakona o javnem prevozu v prestolnici iz leta 1869 (Metropolitan Public Carriage Act 1869), ki v členu 8(2) določa, da lahko taksi „ponuja storitve“ v Londonu le, če ima voznik tega vozila dovoljenje, ki mu ga je izdal TfL na podlagi člena 8 tega zakona.
- 5 Posledica tega je, da lahko samo taksi, ki ima dovoljenje na podlagi navedenega odloka, „ponuja storitve“ („ply for hire“) v Londonu, ta pojem pa je opredeljen kot iskanje potnikov ali čakanje na njih brez vnaprejšnjega naročila ali rezervacije. Predložitveno sodišče je navedlo, da je raziskava iz leta 2009 pokazala, da je bilo 8 % prevozov z londonskimi taksiji opravljenih na podlagi vnaprejšnje rezervacije, v 52 % je potnik taksi ustavil na ulici, večina ostalih prevozov pa je bila opravljena v okviru pobiranja potnikov na postajališču za taksije. Vendar družba Eventech prereka te številke in trdi, da približno 60 % londonskih taksijev danes uporablja aplikacijo „Hailo“, s pomočjo katere lahko uporabniki rezervirajo taksi prek svojega prenosnega telefona.
- 6 Dovoljenje za VNV se izda na podlagi določb zakona o VNV iz leta 1998 (Private Hire Vehicles (London) Act 1998). VNV ni dovoljeno „ponujati storitev“ v Londonu in torej lahko prevažajo samo osebe, ki njihove storitve naročijo vnaprej. Ni sporno, da VNV tekmujejo z londonskimi taksiji glede oseb, ki storitve naročajo vnaprej.

- 7 Poleg tega je iz spisa razvidno, da je bila z zakonoma o londonskih kočijah iz leta 1831 oziroma 1853 (London Hackney Carriage Acts 1831 and 1853) za londonske taksije uvedena „obveznost sledenja navodilom“, na podlagi katere morajo taksiji potnika, ki se ga odločijo pobrati na postajališču za taksije ali na ulici, pripeljati do kraja, kamor je namenjen, ob spoštovanju omejitev glede določene razdalje ali trajanja vožnje. Taka obveznost za VNV ne velja.
- 8 Londonski taksiji so takoj prepoznavni po svoji obliki, velikosti in svetlobni oznaki „Taxi“, saj morajo izpolnjevati pogoje ustreznosti, s katerimi je določenih več meril, ki jih trenutno izpolnjujeta samo dve znamki vozil. Nasprotno so lahko VNV katere koli barve in oblike, tako da trenutno obstaja okoli 700 različnih znamk in modelov VNV z dovoljenjem.
- 9 Za londonske taksije veljajo strogi predpisi o prevoznini, ki se lahko zaračuna zgolj na podlagi izračuna s taksimetrom. Vozniki VNV cene določajo svobodno in njihova vozila niso opremljena s števcem, ker je cena prevoza navedena ob rezervaciji, in to ne glede na trajanje vožnje, medtem ko so cene prevoza z londonskim taksijem odvisne od tega trajanja.
- 10 Londonski taksiji morajo biti dostopni osebam na invalidskem vozičku. Za VNV obveznost dostopnosti ne velja.
- 11 Vozniki londonskih taksijev morajo pred pridobitvijo dovoljenja opraviti izpit „Poznavanje Londona“ (Knowledge of London), ki zahteva od dve do štiriletne priprave. Vozniki VNV morajo pred pridobitvijo dovoljenja opraviti topografski preizkus, ki običajno traja en dan. Vozniki londonskih taksijev morajo opraviti tudi „poglobljeni preizkus voznih sposobnosti pri Agenciji za standarde vožnje“ (Driving Standards Agency Advanced Driving Assessment), medtem ko za voznike VNV ne obstaja noben takšen pogoj.

*Pristojnosti prometne policije in politika pasov za avtobuse*

- 12 Člen 121A zakona o ureditvi cestnega prometa iz leta 1984 (Road Traffic Regulation Act 1984, v nadaljevanju: zakon iz leta 1984) določa, kateri organ je pristojen za urejanje prometa na vseh javnih cestah v Angliji, Walesu in na Škotskem. V odstavku 1A tega člena je TfL določen kot pristojni organ za nekatere ceste v regiji Greater London, poimenovane „ceste v pristojnosti Greater London Authority“, ki je pristojni organ za regijo Greater London (v nadaljevanju: GLA). Te ceste, ki so v pristojnosti GLA, so dolge 580 km in so, na splošno rečeno, najpomembnejše ceste v regiji Greater London. V skladu z navedenim členom 121A(2) so za urejanje prometa na skoraj vseh drugih cestah v Londonu in regiji Greater London pristojne Boroughs (četrti) tega mesta.
- 13 Pristojnost organa, ki je odgovoren za urejanje prometa na določeni cesti, da omeji uporabo določene ceste ali njenega dela le na nekatere vrste vozil, je podeljena s členom 6 zakona iz leta 1984, ki v različici, ki se uporabi za spor o glavni stvari, določa:

„1. Organ za urejanje prometa na cesti v regiji Greater London lahko na podlagi tega člena izda odlok zaradi nadzora ali urejanja prometa z vozili in ostalega prometa (vključno s pešci). Odlok se med drugim lahko izda:

- (a) zaradi katerega koli namena ali glede katerih koli vprašanj iz priloge 1 k temu zakonu, in
- (b) zaradi katerega koli namena, ki je naveden v točkah od (a) do (g) člena 1(1) tega zakona.

2. Če je za urejanje prometa na cesti pristojno Secretary of State [(ministrstvo)], lahko odlok na podlagi tega člena z njegovo privolitvijo izda tudi lokalni organ za urejanje prometa.

3. Vsak odlok na podlagi tega člena lahko velja:

- (a) za celotno območje v pristojnosti lokalnega organa, za določene dele tega območja ali za določene kraje ali ceste ali dele cest na tem območju;
- (b) ves dan ali v določenih delih dneva;
- (c) samo ob posebnih priložnostih ali v posebnih obdobjih;
- (d) za kakršen koli promet;
- (e) ob upoštevanju izjem, ki so bodisi navedene v samem odloku ali se določijo na način, ki ga ta določa.“

- 14 Med cilji, ki so navedeni v prilogi 1 k zakonu iz leta 1984, je v členu 3 navedeno „[u]rejanje relativnega položaja prometa različnih hitrosti in vrst na cestah.“ Cilji, ki so navedeni v členu 1(1) tega zakona, so „preprečevanje nevarnosti za osebe ali za ostali promet na tej ali drugi cesti ali preprečevanje verjetnosti nastanka take nevarnosti“ in „lajšanje pretoka prometa vseh vrst (vključno s pešci) na cesti ali na kateri koli drugi cesti“.
- 15 Na podlagi člena 6 zakona iz leta 1984 lahko torej različne londonske mestne četrti in tudi TfL na tistih cestah, za katere so organ za urejanje prometa, določijo pasove za avtobuse.
- 16 TfL je na podlagi pooblastil iz navedenega člena 6 določil pasove za avtobuse na številnih cestah v pristojnosti GLA. Poleg tega je ta organ sprejel politiko pasov za avtobuse, v skladu s katero se londonskim taksijem v času, ko veljajo omejitve na pasovih za avtobuse, dovoli uporabo pasov za avtobuse, ki jih ureja, VNV pa ne. Vendar pa je VNV dovoljeno zapeljati na pasove za avtobuse zaradi pobiranja in odlaganja potnikov. Ta politika se uporablja že vsaj od leta 2000.
- 17 V skladu s politiko pasov za avtobuse, ki jo izvaja TfL, je tudi večina londonskih mestnih četrti sprejela politiko, da pasove za avtobuse, s katerimi upravljajo, v času, ko veljajo omejitve, lahko uporabljajo londonski taksiji, ne pa tudi VNV. To med drugim velja za pas za avtobuse na ulici Southampton Row, ki ga ureja London Borough of Camden (londonska četrt Camden).

### *Sankcije*

- 18 Pristojnost organov za urejanje prometa za izdajo plačilnih nalogov zaradi kršitev odlokov na podlagi člena 6 zakona iz leta 1984 je določena v členu 4 zakona o londonskih lokalnih organih iz leta 1996 (London Local Authorities Act 1996), katerega upoštevne določbe se glasijo:

„1. Kadar

- a) v zvezi s katero koli cesto ali stransko cesto v pristojnosti GLA, [TfL] [...]

na podlagi podatkov, pridobljenih z uporabo predpisane naprave, upravičeno meni, da mora lastnik vozila na podlagi tega dela zakona plačati globo za prekršek, ki je bil storjen s tem vozilom [...], lahko [TfL] osebi, za katero meni, da je lastnik vozila, izda plačilni nalog.

2. Za namene tega dela zakona lastnik vozila plača globo, če voznik tega vozila krši ukrepe na podlagi členov 6 ali 9 [zakona iz leta 1984] ali predpise iz njegovega člena 12 ali ne ravna v skladu z njimi, če je z njimi določeno, da je cestišče ali njegov del rezerviran kot pas za avtobuse, globo pa je treba plačati,

- (a) če se kršitev ali neupoštevanje nanaša na cesto ali stransko cesto v pristojnosti GLA, [TfL][...]“

- 19 Izvajanje odlokov na podlagi člena 6 zakona iz leta 1984 lahko zagotavlja tudi policija, saj člen 8(1) tega zakona določa, da se kršitev ali neupoštevanje odloka na podlagi tega člena šteje za kaznivo dejanje. Vendar se v praksi velika večina kršitev teh odlokov rešuje po izvršilnem postopku, ki ni kazenske narave, torej z izdajo plačilnih nalogov s strani organov za urejanje prometa.

### **Spor o glavni stvari in vprašanja za predhodno odločanje**

- 20 Eventech je hčerinska družba v 100-odstotni lasti družbe Addison Lee plc (v nadaljevanju: Addison Lee), ki v mestnem področju Greater London upravlja s skupino VNV. Družba Eventech je registrirani lastnik vseh VNV družbe Addison Lee, ki jih družba Addison Lee na podlagi pogodbe daje v najem samozaposlenim voznikom.
- 21 Družba Eventech navaja, da je v postopku v glavni stvari predložila elemente, ki prikazujejo oglaševanje operaterjev z londonskimi taksiji s sklicevanjem na prednosti rezervacije taksija v primerjavi z VNV, ker taksiji lahko uporabljajo pasove za avtobuse v času konic. Meni, da ti elementi niso sporni in so razlog, zakaj TfL ne prereka, da njegova politika pasov za avtobuse ponudnikom taksi storitev prinaša gospodarsko prednost, katere izvor je mogoče pripisati državi.
- 22 TfL pojasnjuje, da je predsednik družbe Addison Lee voznikom te družbe posredoval obvestilo, v katerem jim je sporočil, da lahko uporabljajo pasove za avtobuse v Londonu, do katerih imajo dostop londonski taksiji, in ponudil kritje vsake globe ali odgovornosti iz tega razloga. Pojasnjuje, da je bila glede tega dosežena izdaja začasne odredbe za preprečevanje kršitev kazenskega prava.
- 23 Družba Eventech je navedla, da so ji v šestnajstih mesecih, in sicer med koncem julija 2011 in začetkom decembra 2012, TfL in različni sveti londonskih mestnih četrti naložili globe v skupnem znesku več kot 180.000 funtov (GBP), kar je približno 215.166 EUR, zaradi uporabe pasov za avtobuse v Londonu.
- 24 V obravnavani zadevi je London Borough of Camden družbi Eventech izdala dva plačilna naloga, ker sta 6. oziroma 13. oktobra 2010 voznika VNV družbe Addison Lee uporabila pas za avtobuse na ulici Southampton Row v osrednjem Londonu. Družba Eventech je ta plačilna naloga izpodbijala pri Parking Adjudicator. Ta je z odločbo z dne 16. avgusta 2011 zavrnil ta ugovor.
- 25 High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court), je s sodbo z dne 13. julija 2012 zavrnilo tožbo, ki jo vložila družba Eventech zoper navedeno odločbo. Po tem, ko je družba Eventech dobila dovoljenje za vložitev pritožbe zoper to sodbo, je bila zadeva 23. in 24. aprila 2013 obravnavana pred Court of Appeal.
- 26 Družba Eventech zlasti trdi, da politika pasov za avtobuse pomeni nepriglašeno državno pomoč operaterjem z londonskimi taksiji, ki je v nasprotju s členoma 108(3) PDEU in 107(1) PDEU.
- 27 Glede tega po mnenju predložitvenega sodišča ni sporno, da se z navedeno politiko ustvarja gospodarska prednost v korist londonskih taksijev, da je njen izvor mogoče pripisati državi in da lahko izkrivlja konkurenco med VNV in londonskimi taksiji, ker zadnjenavedenim omogoča, da na cestah, na katerih velja ta politika, potujejo hitreje od VNV, s čimer jim je zagotovljena zlasti konkurenčna prednost pri privabljanju potencialnih strank. Nasprotno pa naj drugi pogoji v zvezi s pojmom državne pomoči ne bi bili nujno izpolnjeni.
- 28 TfL namreč trdi, da gospodarska prednost v korist londonskih taksijev, ki je posledica politike pasov za avtobuse, ni dodeljena iz državnih sredstev, saj naj ne bi imela nobenega učinka na državna sredstva. Ta politika naj tudi ne bi bila selektivna, ker naj londonski taksiji in VNV ne bi bili v primerljivem pravnem ali dejanskem položaju z vidika cilja, ki mu sledi ta politika. Vsekakor naj bil razlikovalen

učinek te politike upravičen z naravo in splošno ureditvijo sistema. Nazadnje naj navedena politika ne bi mogla prizadeti trgovine med državami članicami, ker naj bi bila lokalni ukrep, ki velja samo znotraj Londona.

- 29 Družba Eventech nasprotno trdi, da je zadevna gospodarska prednost dodeljena iz državnih sredstev, prvič, ker imajo londonski taksiji prednostni dostop do državnega premoženja, in drugič, ker se s politiko pasov za avtobuse tem taksijem priznava odstopanje od obveznosti plačila glob ali drugih kazni za uporabo teh pasov. Ta politika naj bi bila selektivna, ker daje prednost londonskim taksijem pred konkurenti, in sicer VNV. Nazadnje, ta politika naj bi se nanašala na sektor, v katerem lahko delujejo podjetja iz katere koli države, zato naj ne bi bilo mogoče izključiti vpliva na trgovino med državami članicami.
- 30 V teh okoliščinah je Court of Appeal (England & Wales) (Civil Division) prekinilo odločanje in Sodišču v predhodno odločanje predložilo ta vprašanja:
- „1 Ali to, da so pasovi za avtobuse na javnih cestah v času obratovanja teh pasov za avtobuse na voljo taksijem vrste black cabs, VNV pa ne, v okoliščinah obravnavane zadeve vključuje uporabo ‚državnih sredstev‘ v smislu člena 107(1) PDEU?
2. (a) Kaj je upoštevni cilj, glede na katerega je – v okviru ugotavljanja, ali je ukrep, da so pasovi za avtobuse na javnih cestah v času obratovanja teh pasov za avtobuse na voljo taksijem vrste black cabs, VNV pa ne, selektiven v smislu člena 107(1) PDEU – treba presojati vprašanje, ali so taksiji vrste black cabs in VNV v primerljivem pravnem in dejanskem položaju?
- (b) Če je mogoče dokazati, da je vsaj del upoštevnega cilja v smislu vprašanja 2(a) vzpostavitev varnega in učinkovitega sistema prevoza in da za to, da je taksijem vrste black cabs dovoljena vožnja po pasovih za avtobuse, obstajajo razlogi varnosti in/ali učinkovitosti, ki se za VNV ne uporabljajo enako, ali je mogoče šteti, da zadevni ukrep ni selektiven v smislu člena 107(1) PDEU?
- (c) Ali je pri odgovoru na vprašanje 2(b) treba upoštevati, ali država članica, ki se sklicuje na to utemeljitev, poleg tega dokaže, da je ugodnejše obravnavanje taksijev vrste black cabs v primerjavi z VNV sorazmerno in ne presega tega, kar je potrebno?
3. Ali to, da so pasovi za avtobuse na javnih cestah v času obratovanja teh pasov za avtobuse na voljo taksijem vrste black cabs, VNV pa ne pa ne, lahko prizadene trgovino med državami članicami v smislu člena 107(1) PDEU v okoliščinah, v katerih se zadevna cesta nahaja v osrednjem Londonu, državljanom drugih držav članic pa ni prepovedano, da so lastniki ali vozniki bodisi taksijev vrste black cabs bodisi VNV?“

## Vprašanja za predhodno odločanje

### *Prvo in drugo vprašanje*

- 31 Predložitveno sodišče želi s prvim in drugim vprašanjem, ki ju je treba preučiti skupaj, v bistvu izvedeti, ali to, da se za vzpostavitev varnega in učinkovitega sistema prevoza londonskim taksijem dovoli, da vozijo po pasovih za avtobuse na javnih cestah, ko na teh pasovih veljajo omejitve, VNV pa je to prepovedano, razen v primeru pobiranja ali odlaganja potnikov, ki so tako vozilo naročili vnaprej, pomeni uporabo državnih sredstev in dajanje tem taksijem selektivno gospodarsko prednost v smislu člena 107(1) PDEU. Izvedeti želi tudi, ali je treba za odgovor na to vprašanje upoštevati, ali je navedeni ukrep sorazmeren in ne presega tega, kar je potrebno.

- 32 Člen 107(1) PDEU določa, da je, „[r]azen če Pogodbi ne določata drugače, [...] vsaka pomoč, ki jo dodeli država članica, ali kakršna koli vrsta pomoči iz državnih sredstev, ki izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco z dajanjem prednosti posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga, nezdržljiva z notranjim trgom, kolikor prizadene trgovino med državami članicami“.
- 33 V zvezi s pogojem, ki se nanaša na uporabo državnih sredstev, je treba opozoriti, da pojem pomoči ne zajema le aktivnih ravnanj, kot so subvencije, ampak tudi ukrepe, ki v različnih oblikah zmanjšujejo obremenitve, ki jih navadno imajo podjetja, in ki so potemtakem, ne da bi bile subvencije v strogem smislu besede, enake narave in imajo enake učinke (sodba Frucona Košice/Komisija, C-73/11 P, EU:C:2013:32, točka 69 in navedena sodna praksa).
- 34 Zato je treba za ugotovitev obstoja državne pomoči dokazati dovolj neposredno povezavo med prednostjo, dodeljeno prejemniku, in zmanjšanjem državnega proračuna ali dovolj konkretnim gospodarskim tveganjem za bremenitev tega proračuna (glej v tem smislu sodbo Bouygues in Bouygues Télécom/Komisija in drugi ter Komisija/Francija in drugi, C-399/10 P in C-401/10 P, EU:C:2013:175, točka 109).
- 35 V obravnavani zadevi iz spisa, ki je bil predložen Sodišču, izhaja, da se predložitveno sodišče sprašuje o utemeljenosti trditve, ki jo je družba Eventech podala pred njim in ponovila pred Sodiščem, da politika pasov za avtobuse bremeni proračun, ker, prvič, londonskim taksijem zagotavlja prednostni dostop do državne infrastrukture, in sicer do pasov za avtobuse v Londonu, za katerega ni tem taksijem naložena nobena dajatev, in drugič, ker vsebuje izvzetje iz obveznosti plačila glob, do katerega so opravičeni ti taksiji v primeru uporabe teh pasov.
- 36 V zvezi z drugim argumentom iz prejšnje točke, ki ga je treba preučiti najprej, je treba uvodoma navesti, da je del vsakega pravnega sistema, da pravnim subjektom za ravnanje, ki je vnaprej opredeljeno kot zakonito in dopustno, ni mogoče naložiti sankcij.
- 37 V postopku v glavni stvari pa ni sporno, da je to, da londonski taksiji lahko uporabljajo pasove za avtobuse v Londonu brez plačevanja glob posledica dovoljenja, ki je tem taksijem podeljeno na podlagi politike pasov za avtobuse, za uporabo teh pasov v času, ko veljajo omejitve na njih.
- 38 V delu, v katerem družba Eventech svoje trditve utemeljuje z domnevno podobnostjo dejanskih in pravnih okoliščin te zadeve z zadevo, v kateri je bila izdana sodba Komisija/Nizozemska (C-279/08 P, EU:C:2011:551), je treba ugotoviti, da se te okoliščine razlikujejo od okoliščin obravnavane zadeve.
- 39 Sodišče je namreč v točki 106 sodbe Komisija/Nizozemska (EU:C:2011:551) ugotovilo, da bi zadevni ukrep lahko pomenil dodatno breme za javne organe zlasti v obliki oprostitve obveznosti plačila globe ali drugih denarnih sankcij, ker je Kraljevina Nizozemska podjetjem, za katera je veljal zadevni ukrep, dala možnost nakupa pravic do emisij, da bi se izognila plačilu globe, ki bi jih brez teh pravic morala plačati zaradi prekoračitve zakonskih mej emisij dušikovega oksida.
- 40 Nasprotno pa v postopku v glavni stvari ni sporno, da vsaka nedovoljena uporaba pasov za avtobuse pomeni kršitev, za katero se naloži globa, in da pristojni javni organi niso uvedli nobenega načina za izognitev plačilu teh glob. Poleg tega je na podlagi ugotovitve iz točke 37 te sodbe mogoče sklepati, da to, da londonski taksiji lahko uporabljajo te pasove brez plačevanja glob, ni posledica tega, da so se javni organi odpovedali pobiranju dolgovanj glob, ampak dovoljenja taksijem za uporabo teh pasov.
- 41 Zato dejstvo, da londonskim taksijem ni treba plačati glob zaradi njihove uporabe pasov za avtobuse, ne pomeni dodatnega bremena za javne organe, ki bi lahko imelo za posledico uporabo državnih sredstev.

- 42 Kar zadeva prvi argument družbe Eventech, ki se nanaša na prednostni dostop do prometne infrastrukture, ki jo financira država, za uporabo katere londonskim taksijem ni naloženo nobeno finančno breme, je sicer res – kot trdi to podjetje – da je Sodišče razsodilo, da to, da se izgradnja infrastrukture, ki je predmet gospodarskega izkoriščanja, financira s kapitalskim vložkom javnih organov kot delničarjev, lahko pomeni dodelitev državnih pomoči (glej v tem smislu sodbo *Mitteldeutsche Flughafen* in *Flughafen Leipzig-Halle/Komisija*, C-288/11 P, EU:C:2012:821, točki 43 in 44).
- 43 Vendar v postopku v glavni stvari po eni strani ni sporno, da zadevne prometne poti na splošno in, natančneje, pasovi za avtobuse na njih niso predmet nikakršnega gospodarskega izkoriščanja s strani javnih organov. Kot sta namreč na obravnavi pred Sodiščem potrdili tako družba Eventech kot TfL, je uporaba teh poti in teh pasov brezplačna.
- 44 Zato se javni organi na podlagi politike pasov za avtobuse ne odpovedujejo prihodkom, ki bi jih prejeli ob neobstoju takšne politike.
- 45 Po drugi strani je treba opozoriti, da se ukrep iz postopka v glavni stvari ne nanaša na samo financiranje izgradnje pasov za avtobuse, ampak na prednostni dostop do njih. Dodati je treba, da je iz spisa, ki je bil predložen Sodišču, nedvomno razvidno, da ti pasovi niso bili zgrajeni v korist kakšnega posebnega podjetja ali katere od posebnih kategorij podjetij, kot je kategorija londonskih taksijev, ali celo ponudnikov avtobusnega prevoza, in jim po izgradnji niso bili dodeljeni, ampak da so bili zgrajeni kot element londonskega cestnega omrežja in predvsem zaradi lažjega javnega prevoza z avtobusi, pri čemer ni pomembno, ali je organizacija te javne storitve v domeni javnega ali zasebnega sektorja.
- 46 Ob upoštevanju teh preudarkov je vprašanje, ki temelji na trditvah družbe Eventech, kot so povzete v točki 35 te sodbe, in kot je navedel generalni pravobranilec v točki 24 sklepnih predlogov, ali morajo v okoliščinah, kakršne so te v postopku v glavni stvari, pristojni javni organi na podlagi člena 107(1) PDEU od uporabnikov, ki imajo pravico do prednostnega dostopa do javne infrastrukture, prejeti nadomestilo, ki ustreza ekonomski vrednosti take pravice.
- 47 Poudariti pa je treba, da se to vprašanje kot tako ne nanaša na merilo uporabe državnih sredstev, ampak na to, ali je treba za politiko pasov za avtobuse, s katero TfL uresničuje cilj zagotavljanja varnega in učinkovitega sistema prevoza, kot je določen v nacionalni ureditvi, šteti, da se z njo upravičencem podeljuje gospodarska prednost v smislu člena 107(1) PDEU, za katero se uporabi pravo Unije na področju državnih pomoči in katere ekonomsko vrednost morajo kriti ti upravičenci.
- 48 Glede tega je treba, tako kot trdita Evropska komisija in Nadzorni organ EFTA, šteti, da kadar država za uresničitev cilja, ki je določen v ureditvi te države, uporabnikom javne infrastrukture, ki ni predmet gospodarskega izkoriščanja s strani javnih organov, podeli pravico do prednostnega dostopa do te infrastrukture, s tem ne dodeli nujno gospodarske prednosti v smislu člena 107(1) PDEU.
- 49 Poleg tega je treba poudariti, da upravičenje za opredelitev nameravanega cilja načeloma pripada zgolj pristojnim nacionalnim javnim organom in da morajo ti imeti polje proste presoje tako glede tega, ali se je zaradi uresnitve nameravanega cilja ureditve potrebno odpovedati potencialnim prihodkom, kot glede opredelitve ustreznih meril za podelitev, ki pa morajo biti na pregleden način določena vnaprej in ne smejo vsebovati elementov diskriminacije.
- 50 V postopku v glavni stvari ni sporno, da je pravica do prednostnega dostopa pravica do uporabe pasov za avtobuse, da ima ta pravica ekonomsko vrednost, da jo podeljuje organ, ki je pristojen za cestni promet, da iz zakonodaje, ki se uporablja na področju cestnega prometa, izhaja, da je cilj zadevne ureditve zagotavljati varen in učinkovit sistem prevoza, da niti zadevno cestno omrežje niti pasovi za avtobuse niso predmet gospodarskega izkoriščanja, da je merilo za podelitev opravljanje taksi storitev v Londonu, da je bilo to merilo na pregleden način določeno vnaprej in, nazadnje, da so vsi ponudniki teh storitev obravnavani enako.



- 51 V zvezi z obstojem povezave med uresničitvijo cilja ureditve, ki je zagotavljanje varnega in učinkovitega sistema prevoza, in odpovedjo potencialnim prihodkom na podlagi politike pasov za avtobuse, kot je pravilno navedel generalni pravobranilec v točki 30 sklepnih predlogov, ni mogoče izključiti, da bi to, da bi se londonskim taksijem zaračunavalo nadomestilo, ki bi ustrezalo ekonomski vrednosti, ki jo pomeni njihova pravica dostopa do pasov za avtobuse, lahko vsaj delno ogrozilo uresničitev tega cilja, ker bi lahko del londonskih taksijev odvrnilo od uporabe navedenih pasov.
- 52 Poleg tega so ob upoštevanju značilnosti londonskih taksijev, kot so navedene v točkah od 4 do 11 te sodbe, pristojni nacionalni organi lahko upravičeno menili, da bo dostop teh taksijev do pasov za avtobuse lahko koristen za učinkovitost sistema londonskega cestnega prevoza in da zato merilo za podelitev zadevne pravice, in sicer merilo opravljanja taksi storitev v Londonu, lahko omogoči uresničitev nameravanega cilja.
- 53 Ob upoštevanju zgornjih preudarkov je treba še preveriti, ali se merilo za podelitev pravice dostopa, ki ga je izbral pristojni organ, za zadevne gospodarske subjekte uporablja nediskriminatorno. Vendar, kot je navedel generalni pravobranilec v točki 35 sklepnih predlogov, ta preizkus v bistvu ujema s preizkusom, ali se s politiko pasov za avtobuse londonskim taksijem podeljuje selektivna gospodarska prednost. Zato je treba to vprašanje obravnavati v okviru preizkusa obstoja take prednosti.
- 54 Glede tega je treba opozoriti, da člen 107(1) PDEU prepoveduje pomoči, ki pomenijo „[dajanje] prednosti posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga“, torej selektivne pomoči (sodba Mediaset/Komisija, C-403/10 P, EU:C:2011:533, točka 36).
- 55 V zvezi s tem iz ustaljene sodne prakse Sodišča izhaja, da člen 107(1) PDEU nalaga, naj se ugotovi, ali je nacionalni ukrep v okviru dane pravne ureditve tak, da daje prednost „posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga“ v primerjavi z drugimi podjetji in proizvodnjo blaga, ki so glede na cilj, ki ga zasleduje zadevna ureditev, v primerljivem dejanskem in pravnem položaju (sodba Mediaset/Komisija, EU:C:2011:533, točka 36).
- 56 Predložitveno sodišče z drugim podvprašanjem drugega vprašanja Sodišče v bistvu prosi, naj zaradi ugotavljanja morebitne selektivnosti podeljene prednosti presodi, ali zadevni ukrep uvaja razlikovanje med izvajalci, ki so z vidika nameravanega cilja v primerljivem dejanskem in pravnem položaju.
- 57 Glede tega je treba poudariti, da je opredelitev položaja londonskih taksijev in položaja VNV ter presoja morebitne primerljivosti teh položajev vprašanje, na katerega je pristojno odgovoriti predložitveno sodišče, ki edino razpolaga z vsemi upoštevnimi dejanskimi in pravnimi elementi.
- 58 Vendar lahko Sodišče na podlagi elementov spisa, ki mu je bil predložen, predložitvenemu sodišču poda koristne napotke za presojo, ki jo mora izvesti.
- 59 Glede tega je treba po eni strani navesti, da opredelitev dejanskega in pravnega položaja londonskih taksijev in VNV ne sme biti omejena na položaj, ki prevladuje v segmentu trga, na katerem si ti kategoriji prevoznikov potnikov neposredno konkurirata, torej v segmentu predhodnega naročanja. Ni namreč mogoče resno podvomiti v to, da lahko celota voženj, ki jih opravijo londonski taksiji in VNV, vpliva na varnost in učinkovitost sistema prevoza na celoti prometnih poti v Londonu.
- 60 Po drugi strani je treba upoštevati, da lahko na podlagi svojega pravnega položaja samo londonski taksiji ponujajo storitve, da zanje velja obveznost sledenja navodilom, da morajo biti prepoznavni in sposobni prevažati osebe na invalidskem vozičku ter da morajo vozniki teh taksijev obračunavati svoje storitve s pomočjo taksimetra in imeti posebej dobro poznavanja mesta London.
- 61 Zato je dejanski in pravni položaj londonskih taksijev in VNV dovolj različen, da je mogoče šteti, da ni primerljiv in da se s politiko pasov za avtobuse torej ne podeljuje selektivna gospodarska prednost londonskim taksijem.

- 62 V teh okoliščinah ni treba odgovoriti na tretje podvprašanje drugega vprašanja.
- 63 Glede na vse zgornje preudarke je treba na prvo in drugo vprašanje odgovoriti, da se ne zdi, da to, da se za vzpostavitev varnega in učinkovitega sistema prevoza londonskim taksijem dovoli, da vozijo po pasovih za avtobuse na javnih cestah, ko na teh pasovih veljajo omejitve, VNV pa se to – razen v primeru pobiranja ali odlaganja potnikov, ki so tako vozilo naročili vnaprej – prepove, pomeni uporabo državnih sredstev ali to, da se s tem daje tem taksijem selektivna gospodarska prednost v smislu člena 107(1) PDEU, kar pa mora preveriti predložitveno sodišče.

#### *Tretje vprašanje*

- 64 Predložitveno sodišče želi s tretjim vprašanjem v bistvu izvedeti, ali to, da se londonskim taksijem dovoli, da vozijo po pasovih za avtobuse na javnih cestah, ko na teh pasovih veljajo omejitve, VNV pa je to prepovedano, razen v primeru pobiranja ali odlaganja potnikov, ki so tako vozilo naročili vnaprej, lahko prizadene trgovino med državami članicami v smislu člena 107(1) PDEU.
- 65 Glede tega je treba opozoriti, da v skladu z ustaljeno sodno prakso Sodišča pri opredelitvi nacionalnega ukrepa kot državne pomoči ni treba ugotavljati stvarnega vpliva pomoči na trgovino med državami članicami niti dejanskega izkrivljanja konkurence, ampak je treba le preučiti, ali ta pomoč lahko prizadene to trgovino in izkrivi konkurenco (sodba *Libert in drugi*, C-197/11 in C-203/11, EU:C:2013:288, točka 76 in navedena sodna praksa).
- 66 Zlasti kadar pomoč države članice okrepi položaj nekaterih podjetij v primerjavi z drugimi konkurenčnimi podjetji v trgovini znotraj Skupnosti, se šteje, da pomoč vpliva na ta zadnja podjetja (glej v tem smislu sodbo *Libert in drugi*, EU:C:2013:288, točka 77 in navedena sodna praksa).
- 67 V zvezi s tem ni potrebno, da podjetje, ki je prejemnik pomoči, samo sodeluje v trgovini znotraj Skupnosti. Kadar namreč država članica dodeli pomoč podjetju, lahko s tem ohrani ali poveča njegovo notranjo dejavnost, tako da zmanjša možnosti podjetij s sedeži v drugih državah članicah, da vstopijo na trg te države članice (glej v tem smislu sodbo *Libert in drugi*, EU:C:2013:288, točka 78 in navedena sodna praksa).
- 68 Poleg tega v skladu s sodno prakso Sodišča ne obstaja prag ali odstotek, do katerega bi se lahko štel, da trgovina med državami članicami ni prizadeta. Sorazmerno majhen obseg pomoči ali sorazmerna majhnost podjetja, ki prejme pomoč, namreč *a priori* ne izključujeta možnosti, da bi bila trgovina med državami članicami prizadeta (sodba *Altmark Trans in Regierungspräsidium Magdeburg*, C-280/00, EU:C:2003:415, točka 81).
- 69 Zato pogoj, v skladu s katerim mora biti pomoč taka, da prizadene trgovino med državami članicami, ni odvisen od lokalne ali regionalne narave opravljenega prevoza ali pomena zadevnega področja dejavnosti (sodba *Altmark Trans in Regierungspräsidium Magdeburg*, EU:C:2003:415, točka 82).
- 70 V zadevi iz postopka v glavni stvari je treba šteti, da zlasti ni mogoče izključiti, da politika pasov za avtobuse lahko zmanjša privlačnost opravljanja storitev VNV v Londonu in tako zmanjša možnosti podjetij s sedeži v drugih državah članicah, da vstopijo na trg te države članice, kar pa mora preveriti predložitveno sodišče.
- 71 Zato je treba na tretje vprašanje odgovoriti, da ni mogoče izključiti, da to, da se londonskim taksijem dovoli, da vozijo po pasovih za avtobuse na javnih cestah, ko na teh pasovih veljajo omejitve, VNV pa se to – razen v primeru pobiranja ali odlaganja potnikov, ki so tako vozilo naročili vnaprej – prepove, lahko prizadene trgovino med državami članicami v smislu člena 107(1) PDEU, kar mora preveriti predložitveno sodišče.

## **Stroški**

72 Ker je ta postopek za stranke v postopku v glavni stvari ena od stopenj v postopku pred predložitvenim sodiščem, to odloči o stroških. Stroški, priglašeni za predložitev stališč Sodišču, ki niso stroški omenjenih strank, se ne povrnejo.

Iz teh razlogov je Sodišče (drugi senat) razsodilo:

- 1. Ne zdi se, da to, da se za vzpostavitev varnega in učinkovitega sistema prevoza londonskim taksijem dovoli, da vozijo po pasovih za avtobuse na javnih cestah, ko na teh pasovih veljajo omejitve, vozilom za najem z voznikom pa se to – razen v primeru pobiranja ali odlaganja potnikov, ki so tako vozilo naročili vnaprej – prepove, pomeni uporabo državnih sredstev ali to, da se s tem daje tem taksijem selektivna gospodarska prednost v smislu člena 107(1) PDEU, kar pa mora preveriti predložitveno sodišče.**
- 2. Ni mogoče izključiti, da to, da se londonskim taksijem dovoli, da vozijo po pasovih za avtobuse na javnih cestah, ko na teh pasovih veljajo omejitve, vozilom za najem z voznikom pa se to – razen v primeru pobiranja ali odlaganja potnikov, ki so tako vozilo naročili vnaprej – prepove, lahko prizadene trgovino med državami članicami v smislu člena 107(1) PDEU, kar mora preveriti predložitveno sodišče.**

Podpisi