Rättsfallssamlingen

DOMSTOLENS DOM (tredje avdelningen)

den 15 mars 2017*

”Begäran om förhandsavgörande — Artikel 96 FEUF — Tillämplighet — Nationella bestämmelser som förbjuder taxiförare att erbjuda kunder individuella platser — Nationella bestämmelser som förbjuder taxiförare att på förhand fastställa resmålet — Nationella bestämmelser som förbjuder taxiförare att locka till sig kunder”

I mål C-253/16,

angående en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF, framställd av Cour d’appel de Bruxelles (Appellationsdomstolen i Bryssel, Belgien) genom beslut av den 21 april 2016, som inkom till domstolen den 3 maj 2016, i målet

FlibTravel International SA,

Léonard Travel International SA

mot

AAL Renting SA,

Haroune Tax SPRL,

Saratax SCS,

Ryad SCRI,

Taxis Bachir & Cie SCS,

Abdelhamid El Barjraji,

Abdelouahab Ben Bachir,

Sotax SCRI,

Mostapha El Hammouchi,

Boughaz SPRL,

Sahbaz SPRL,

Jamal El Jelali,

* Rättegångsspråk: franska.

Mohamed Chakir Ben Kadour,

Taxis Chalkis SCRL,

Mohammed Gheris,

Les délices de Fes SPRL,

Abderrahmane Belyazid,

E.A.R. SCS,

Sotrans SPRL,

B.M.A. SCS,

Taxis Amri et Cie SCS,

Aramak SCS,

Rachid El Amrani,

Mourad Bakkour,

Mohamed Agharbiou,

Omar Amri,

Jmili Zouhair,

Mustapha Ben Abderrahman,

Mohamed Zahyani,

Miltotax SPRL,

Lextra SA,

Ismael El Amrani,

Farid Benazzouz,

Imad Zoufri,

Abdel-Ilah Bokhamy,

Ismail Al Bouhali,

Bahri Messaoud & Cie SCS,

Mostafa Bouzid,

BKN Star SPRL,

M.V.S. SPRL,

A.B.M.B. SCS,

Imatrans SPRL,

Reda Bouyaknouden,

Ayoub Tahri,

Moulay Adil El Khatir,

Redouan El Abboudi,

Mohamed El Abboudi,

Bilal El Abboudi,

Sofian El Abboudi,

Karim Bensbih,

Hadel Bensbih,

Mimoun Mallouk,

Abdellah El Ghaffouli,

Said El Aazzoui,

meddelar

DOMSTOLEN (tredje avdelningen)

sammansatt av avdelningsordföranden L. Bay Larsen samt domarna M. Vilaras, J. Malenovský, M. Safjan och D. Šváby (referent),

generaladvokat: N. Wahl,

justitiesekreterare: A. Calot Escobar,

efter det skriftliga förfarandet,

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

— FlibTravel International SA och Léonard Travel International SA, genom P. Frühling, avocat,

— AAL Renting SA och Haroune Tax SPRL, genom V. Defraiteur, avocat,

— Saratax SCS, Ryad SCRI, Taxis Bachir & Cie SCS, Abdelhamid El Barjraji, Abdelouahab Ben Bachir, Sotax SCRI, Mostapha El Hammouchi, Boughaz SPRL, Sahbaz SPRL, Jamal El Jelali, Mohamed Chakir Ben Kadour, Taxis Chalkis SCRL, Mohammed Gheris, Les délices de Fes SPRL, Abderrahmane Belyazid, E.A.R. SCS, Sotrans SPRL, B.M.A. SCS, Taxis Amri et Cie SCS, Aramak SCS, Rachid El Amrani, Mourad Bakkour, Mohamed Agharbiou, Omar Amri, Jmili Zouhair,

Mustapha Ben Abderrahman, Mohamed Zahyani, Miltotax SPRL, Lextra SA, Ismael El Amrani, Farid Benazzouz, Imad Zoufri, Abdel-Ilah Bokhamy, Ismail Al Bouhali, Bahri Messaoud & Cie SCS, Mostafa Bouzid, BKN Star SPRL, M.V.S. SPRL, A.B.M.B. SCS, Imatrans SPRL, Reda Bouyaknouden, Ayoub Tahri, Moulay Adil El Khatir, Redouan El Abboudi, Mohamed El Abboudi, Bilal El Abboudi, Sofian El Abboudi, Karim Bensbih, Hadel Bensbih, Mimoun Mallouk, Abdellah El Ghaffouli och Said El Aazzoui, genom D. Ribant et I. Ferrant, avocats,

— Europeiska kommissionen, genom W. Mölls och J. Hottiaux, båda i egenskap av ombud,

och efter att den 21 december 2016 ha hört generaladvokatens förslag till avgörande,

följande

Dom

1 Begäran om förhandsavgörande avser tolkningen av artikel 96.1 FEUF.

2 Begäran har framställts i ett mål där FlibTravel International SA (nedan kallat FlibTravel) och Léonard Travel International SA (nedan kallat Léonard Travel), som är bolag som bedriver reguljär busstrafik för personbefordran, väckt förbudstalan mot fysiska och juridiska personer som är taxiförare eller som driver taxibolag. Som grund för förbudstalan har FlibTravel och Léonard Travel åberopat att motparterna ägnar sig åt illojal konkurrens.

Belgiska tillämpliga bestämmelser

3 Ordonnance relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur (förordningen om taxitjänster och uthyrning av fordon med chaufför) (*Moniteur* belge av den 1 juni 1995, s. 15510), som antogs den 27 april 1995 av Région de Bruxelles-Capitale (huvudstadsregionen Bryssel), i förordningens lydelse enligt förordning av den 20 juli 2006 (*Moniteur belge* av den 29 september 2006) (nedan kallad förordningen av den 27 april 1995), innehåller följande bestämmelser i artikel 2.1 och 2.2:

”*1. Taxitjänster*: tjänster som omfattar persontransport mot betalning i ett motordrivet fordon med chaufför och vid vilka följande villkor är uppfyllda:

a) Fordonet (personbil, kombinerat varu- och passagerarfordon eller minibuss, i den mening som avses i arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité (kunglig kungörelse av den 15 mars 1968 om allmänna bestämmelser med tekniska villkor för motorfordon och släp, fordonsdelar och säkerhetskomponenter) är utifrån konstruktionstyp och utrustning ägnat att transportera maximalt nio personer, inklusive chaufför, och är avsett för detta ändamål;

b) Fordonet ställs till allmänhetens förfogande, antingen vid viss uppställningsplats på allmän väg i den mening som avses i de allmänna vägbestämmelserna, eller på annan plats som inte är öppen för allmän trafik;

c) När fordonet används som taxi, ska tillhandahållandet avse hela fordonet och inte en individuell plats. När fordonet, med tillstånd av regeringen i huvudstadsregionen Bryssel, används som samåkningstaxi ska tillhandahållandet avse en individuell plats och inte hela fordonet.

d) Resmålet ska bestämmas av kunden.

2) Uthyrning av fordon med chaufför: alla tjänster, med undantag för taxitjänster, som gäller persontransport i motorfordon mot betalning och som utförs med personbil, kombinerat varu- och passagerarfordon eller minibuss, dock inte ambulansfordon.”

4 I artikel 3 första stycket i nämnda förordning föreskrivs följande:

”Tillstånd från regeringen i huvudstadsregionen Bryssel krävs för att bedriva taxiverksamhet med ett eller flera fordon, som startar från allmän väg eller från en plats som inte är öppen för allmän trafik och är belägen i huvudstadsregionen Bryssel.”

5 Artikel 16 i samma förordning har följande lydelse:

”Ingen får utan tillstånd från regeringen tillhandahålla tjänster avseende uthyrning av fordon med chaufför med ett eller flera fordon i huvudstadsregionen Bryssel.

Endast den som har tillstånd från regeringen i huvudstadsregionen Bryssel får tillhandahålla tjänster, för vilka platsen för kundens avresa är belägen i huvudstadsregionen Bryssel.

…”

6 L’arrêté relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur (kungörelsen om taxitjänster och uthyrning av fordon med chaufför) (*Moniteur belge* av den 3 maj 2007, s. 23526), som antogs den 29 mars 2007 av huvudstadsregionen Bryssel, i kungörelsens lydelse enligt kungörelse av den 27 mars 2014 (*Moniteur belge* av den 17 april 2014), föreskriver i artikel 31 led 7 att förare inte får ”locka, eller med hjälp av annan, låta locka till sig kunder”.

Målet vid den nationella domstolen och tolkningsfrågorna

7 FlibTravel och Léonard Travel driver, enligt ett underkoncessionsavtal som ingåtts med Brussels South Charleroi Airport, en reguljär busslinje mellan bland annat järnvägsstationen Bruxelles-Midi (Bryssel, Belgien) och flygplatsen Charleroi (Belgien).

8 Den 21 maj 2014 väckte FlibTravel och Léonard Travel talan mot motparterna vid ordföranden för tribunal de commerce francophone de Bruxelles (franskspråkig handelsdomstol i Bryssel). De yrkade att rätten skulle förbjuda det agerande som lades motparterna till last och som stred mot god marknadssed, då agerandet stod i strid med artikel 2.1 c och d i förordningen av den 27 april 1995.

9 Till stöd för sin förbudstalan anförde FlibTravel och Léonard Travel följande: Vid järnvägsstationen Bruxelles-Midi lockar motparterna, eller personer som arbetar för dessa, till sig passagerare som ska bege sig till flygplatsen i Charleroi. Passagerarna stiger ombord i ”taxifordon av typen minibuss” och när fordonen är fulla så körs de till flygplatsen. FlibTravel och Léonard Travel gjorde gällande att motparterna bland annat samlar ihop passagerare som har ett och samma resmål, att de tillämpar en prissättning som bestäms per passagerare och inte per fordon och att de lockar till sig passagerare.

10 Genom dom av den 11 februari 2015 ogillade domstolen i första instans FlibTravels och Léonard Travels talan. Som skäl angavs att de påtalade omständigheterna inte hade styrkts.

11 Den 13 juli 2015 överklagade klagandena nämnda dom till Cour d’appel de Bruxelles (appellationsdomstolen i Bryssel, Belgien).

12 Den hänskjutande domstolen har därvid anfört följande: Enligt artikel 2.1 c och d i förordningen av den 27 april 1995 får taxiförare inte erbjuda kunder individuella platser utan bara hela fordonet, och de får inte heller på förhand bestämma kundernas resmål. Det aktuella tillvägagångssättet är sådant att

taxiförare kan anses locka till sig kunder i den mening som avses i artikel 31 led 7 i l'arrêté relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur (kungörelsen om taxitjänster och uthyrning av fordon med chaufför), som antogs den 29 mars 2007 av huvudstadsregionen Bryssel, i kungörelsens lydelse enligt kungörelse av den 27 mars 2014. Tillvägagångssättet ska anses stå i strid med dessa bestämmelser och med god marknadssed. Det ska därmed inte anses vara tillåtet, och om en berörd part framställer ett yrkande om förbudsföreläggande så ska det bifallas.

13 Enligt den hänskjutande domstolen framstår det emellertid som oklart huruvida dessa bestämmelser är förenliga med artikel 96.1 FEUF, särskilt med tanke på att Europeiska kommissionen inte underrättats om förordningen av den 27 april 1995.

14 Den hänskjutande domstolen vill närmare bestämt få klarhet i huruvida det krävs att den aktuella transporten är av gränsöverskridande karaktär för att artikel 96.1 FEUF ska kunna tillämpas i målet, då bestämmelsen avser ”transporter inom unionen”. Den i målet aktuella transporten kommer nämligen inte uteslutande belgiska medborgare till del, eftersom både järnvägsstationen och flygplatsen är av internationell karaktär. Den hänskjutande domstolen frågar sig även hur begreppet ”fraktsatser och villkor” i bestämmelsen ska tolkas, samt huruvida det skydd för särskilda näringsgrenar som är tillåtet enligt bestämmelsen tillämpas på en transportverksamhet som erbjuder taxitjänster.

15 Det var mot denna bakgrund – och efter att ha berett parterna tillfälle att yttra sig angående frågan huruvida bestämmelserna i förordningen av den 27 april 1995 är förenliga med artikel 96.1 FEUF – som Cour d'appel de Bruxelles (appellationsdomstolen i Bryssel, Belgien) beslutade att vilandeförklara målet och ställa följande tolkningsfrågor till EU-domstolen:

”1) Ska artikel 96.1 FEUF tolkas så, att artikeln är tillämplig på de priser och villkor som en medlemsstat har fastställt för dem som bedriver taxiverksamhet, när
   a) de aktuella taxiresorna endast undantagsvis företas över nationsgränser,
   b) en betydande andel av taxikunderna utgörs av personer som är medborgare eller har sin hemvist i Europeiska unionen men som inte är medborgare i den aktuella medlemsstaten eller har sin hemvist där,
   c) den ifrågavarande taxiresan för passagerarens del för det mesta inte utgör mera än en etapp på en längre resa, vars slutmål eller utgångspunkt ligger i en annan medlemsstat än den aktuella medlemsstaten?

2) Ska artikel 96.1 FEUF tolkas så, att den är tillämplig även på andra verksamhetsvillkor än prisvillkor och villkor för att erhålla tillstånd för att utöva den aktuella transportverksamheten? Det skulle i detta fall innebära förbud för taxiföretag att dels tillhandahålla individuella platser i stället för fordonet i dess helhet, dels att själva bestämma resmålet för den körsträcka som erbjuds kunderna, vilket skulle få till följd att taxiföretagen förhindrades att dela upp kunderna i grupper på grundval av deras resmål?

3) Ska artikel 96.1 FEUF tolkas så, att sådana åtgärder som avses i den andra frågan är förbjudna, såvida kommissionen inte har beviljat tillstånd, när
   a) huvudsyftet med åtgärderna är att skydda taxiföretag mot konkurrens från hyrbilsföretag med chaufför, samt
   b) åtgärdernas specifika verkan under de i målet aktuella förhållandena skulle innebära skydd för bussföretag mot konkurrens från taxiföretag?

4) Ska artikel 96.1 FEUF tolkas så, att den innebär förbud för taxiföretagare att locka till sig kunder, såvida de inte har beviljats tillstånd av kommissionen, när förbudet under de i målet rådande förhållandena skulle leda till en minskad möjlighet för dem att konkurrera med bussföretag om kunderna?”

Prövning av tolkningsfrågorna

16 EU-domstolen kommer att pröva den andra frågan först. Den hänskjutande domstolen har ställt denna fråga för att få klarhet i huruvida artikel 96.1 FEUF ska tolkas så, att bestämmelsen är tillämplig på sådana nationella bestämmelser som de i det nationella målet som reglerar villkoren för att tillhandahålla taxitjänster.

17 Enligt artikel 96.1 FEUF är det förbjudet för medlemsstaterna att på transporter inom unionen tillämpa fraktsatser och villkor som i något avseende innefattar stöd eller skydd till förmån för ett eller flera särskilda företag eller näringsgrenar om inte tillstånd har getts av kommissionen.

18 Enligt EU-domstolens fasta praxis ska vid tolkningen av en unionsbestämmelse inte bara lydelsen beaktas, utan också sammanhanget och de mål som eftersträvas med de föreskrifter som bestämmelsen ingår i (dom av den 16 november 2016, Hemming m.fl., C-316/15, EU:C:2016:879, punkt 27 och där angiven rättspraxis).

19 Det framgår av ordalydelsen av artikel 96.1 FEUF att syftet med bestämmelsen är att reglera nationella bestämmelser som är tillämpliga på transporter inom unionen avseende fraktsatser och villkor som i något avseende innefattar stöd eller skydd till förmån för ett eller flera särskilda ”företag” eller näringsgrenar.

20 Syftet med bestämmelsen är att medlemsstaterna ska förhindras att vidta stöd- eller skyddsåtgärder som indirekt kommer den aktuella aktörens kunder till del varvid aktören gentemot kunderna tillämpar nämnda fraktsatser och villkor och inte stöd- eller skyddsåtgärder som direkt kommer andra aktörer till del som konkurrerar med den aktuella aktören.

21 Denna tolkning vinner stöd i artikel 96.2 FEUF. Med tillämpning av denna bestämmelse ska kommissionen – vid tillståndsgivningen för en åtgärd som i princip är förbjuden enligt artikel 96.1 FEUF – särskilt beakta kraven på en ändamålsenlig regional-ekonomisk politik, de underutvecklade regionernas behov och problemen i regioner som allvarligt påverkas av politiska förhållanden.

22 Artikel 96.1 FEUF ska således tolkas på så sätt att den inte ska tillämpas på sådana bestämmelser som de som är aktuella i det nationella målet.

23 Den motsatta tolkning som förordats av motparterna i det nationella målet skulle för övrigt inverka menligt på den ändamålsenliga verkan med artikel 58 FEUF, som i enlighet med artikel 91 FEUF innebär att principerna om fri rörlighet för tjänster på transportområdet ska regleras av bestämmelserna avseende den gemensamma transportpolitiken (se dom av den 22 december 2010, Yellow Cab Verkehrsbetrieb, C-338/09, EU:C:2010:814, punkt 30). Artikel 96.1 FEUF skulle nämligen i sådant fall innebära ett direkt förbud mot en stor del av de åtgärder som kan kvalificeras som inskränkningar i den fria rörligheten för transporttjänster utan att unionslagstiftaren antagit någon sådan bestämmelse.

24 Mot denna bakgrund ska den andra frågan besvaras enligt följande. Artikel 96.1 FEUF ska tolkas så, att bestämmelsen inte ska tillämpas på sådana inskränkningar för taxioperatörer som de som är aktuella i det nationella målet.

25 Med beaktande av svaret på den andra frågan, saknas det anledning att besvara övriga frågor.

Rättegångskostnader

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

Mot denna bakgrund beslutar domstolen (tredje avdelningen) följande:

Artikel 96.1 FEUF ska tolkas så, att bestämmelsen inte ska tillämpas på sådana inskränkningar för taxioperatörer som de som är aktuella i det nationella målet.

Underskrifter