Zbierka súdnych rozhodnutí

ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (tretia komora)

z 15. marca 2017*

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania — článok 96 ZFEÚ — Pôsobnosť — Vnútroštátna právna úprava zakazujúca taxislužbám ponúkať zákazníkom jednotlivé sedadlá — Vnútroštátna právna úprava zakazujúca taxislužbám vopred určiť ich cieľové miesto — Vnútroštátna právna úprava zakazujúca taxislužbám nadháňanie zákazníkov“

Vo veci C-253/16,

ktorej predmetom je návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 267 ZFEÚ, podaný rozhodnutím Cour d’appel de Bruxelles (Odvolací súd Brusel, Belgicko) z 21. apríla 2016 a doručený Súdnemu dvoru 3. mája 2016, ktorý súvisí s konaním:

FlibTravel International SA,

Léonard Travel International SA

proti

AAL Renting SA,

Haroune Tax SPRL,

Saratax SCS,

Ryad SCRI,

Taxis Bachir & Cie SCS,

Abdelhamidovi El Barjrajimu,

Abdelouahabovi Ben Bachirovi,

Sotax SCRI,

Mostaphovi El Hammouchimu,

Boughaz SPRL,

Sahbaz SPRL,

Jamalovi El Jelalimu,

* Jazyk konania: francúzština.

Mohamedovi Chakirovi Ben Kadourovi,

Taxis Chalkis SCRL,

Mohammedovi Gherisovi,

Les délices de Fes SPRL,

Abderrahmanovi Belyazidovi,

E.A.R. SCS,

Sotrans SPRL,

B.M.A. SCS,

Taxis Amri et Cie SCS,

Aramak SCS,

Rachidovi El Amranimu,

Mouradovi Bakkourovi,

Mohamedovi Agharbiou,

Omarovi Amrimu,

Jmilimu Zouhairovi,

Mustaphovi Ben Abderrahmanovi,

Mohamedovi Zahyanimu,

Miltotax SPRL,

Lextra SA,

Ismaelovi El Amranimu,

Faridovi Benazzouzovi,

Imadovi Zoufrimu,

Abdelovi-Ilahovi Bokhamymu,

Ismailovi Al Bouhalimu,

Bahri Messaoud & Cie SCS,

Mostafovi Bouzidovi,

BKN Star SPRL,

M.V.S. SPRL,

A.B.M.B. SCS,

Imatrans SPRL,

Redovi Bouyaknoudenovi,

Ayoubovi Tahrimu,

Moulayovi Adilovi El Khatirovi,

Redouanovi El Abboudimu,

Mohamedovi El Abboudimu,

Bilalovi El Abboudimu,

Sofianovi El Abboudimu,

Karimovi Bensbihovi,

Hadelovi Bensbihovi,

Mimounovi Malloukovi,

Abdellahovi El Ghaffoulimu,

Saidovi El Aazzoui,

SÚDNY DVOR (tretia komora),

v zložení: predseda tretej komory L. Bay Larsen, sudcovia M. Vilaras, J. Malenovský, M. Safjan a D. Šváby (spravodajca),

generálny advokát: N. Wahl,

tajomník: A. Calot Escobar,

so zreteľom na písomnú časť konania,

so zreteľom na pripomienky, ktoré predložili:

— FlibTravel International SA a Léonard Travel International SA, v zastúpení: P. Frühling, avocat,

— AAL Renting SA a Haroune Tax SPRL, v zastúpení: 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 a Said El Aazzoui, v zastúpení: D. Ribant a I. Ferrant, avocats,

— Európska komisia, v zastúpení: W. Mölls a J. Hottiaux, splnomocnení zástupcovia,

po vypočutí návrhov generálneho advokáta na pojednávaní 21. decembra 2016,

vyhlásil tento

Rozsudok

1 Návrh na začatie prejudiciálneho konania sa týka výkladu článku 96 ods. 1 ZFEÚ.

2 Tento návrh bol predložený v rámci žaloby o zdržanie sa konania, ktorú podali spoločnosti FlibTravel International SA (ďalej len „FlibTravel“) a Léonard Travel International SA (ďalej len „Léonard Travel“) prevádzkujúce pravidelné autokarové linky na prepravu osôb, voči fyzickým a právnickým osobám vykonávajúcim činnosť vodičov taxi, resp. prevádzkovateľov taxislužieb, pre nekalú konkurenciu, ktorou uvedené spoločnosti údajne utrpeli ujmu zo strany druhých menovaných.

Belgická právna úprava

3 Ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale, du 27 avril 1995, relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur (nariadenie regiónu Brusel-Hlavné mesto z 27. apríla 1995 o taxislužbách a službách prenájmu osobných vozidiel s vodičom) (*Moniteur belge* z 1. júna 1995, s. 15510), zmenené a doplnené nariadením z 20. júla 2006 (*Moniteur belge* z 29. septembra 2006) (ďalej len „nariadenie z 27. apríla 1995“), vo svojom článku 2 ods. 1 a 2 uvádza:

„1. taxislužby: sú služby zabezpečovania prepravy osôb motorovými vozidlami s vodičom za odplatu, ktoré spĺňajú tieto podmienky:

a) vozidlo, typ vozidla, vozidlo zmiešaného typu alebo mikrobus v zmysle kráľovského dekrétu z 15. marca 1968 o všeobecnom nariadení k technickým podmienkam, ktoré musia spĺňať automobilové vozidlá a ich prívesy, ich súčasti ako aj bezpečnostná výbava, je podľa jeho typu konštrukcie a jeho výbavy schopné prepravovať maximálne deväť osôb – vrátane vodiča – a je na tento účel určené,

b) vozidlo sa dáva k dispozícii verejnosti, buď na určenom bode parkovania na verejnej komunikácii v zmysle všeobecného nariadenia o dopravnej polícii, alebo na akomkoľvek inom mieste, ktoré nie je prístupné verejnej doprave,

c) ak sa vozidlo používa ako taxi, dáva sa k dispozícii vozidlo, a nie jednotlivé miesta, a ak sa vozidlo používa ako zdieľané taxi s povolením od Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale (vláda regiónu Brusel-Hlavné mesto), dávajú sa k dispozícii jednotlivé miesta vozidla, a nie samotné vozidlo;

d) cieľ jazdy určí zákazník;

2. služby prenájmu osobných motorových vozidiel s vodičom: sú všetky služby prepravy osôb motorovými vozidlami za odplatu, ktoré nie sú taxislužbami a ktoré sa zabezpečujú prostredníctvom vozidiel typu osobné vozidlo, vozidlo zmiešaného úžitkovo/osobného typu alebo mikrobus, s výnimkou vozidiel upravených ako sanitné vozidlo“.

4 V zmysle článku 3 prvého odseku tohto nariadenia:

„Nikto nesmie bez povolenia vlády prevádzkovať taxislužbu prostredníctvom jedného alebo niekoľkých vozidiel s miestom nástupu na verejnej komunikácii alebo na akomkoľvek inom mieste, ktoré nie je prístupné verejnej doprave, a ktoré sa nachádza na území regiónu Brusel-Hlavné mesto.“

5 Článok 16 uvedeného nariadenia znie:

„Nikto nesmie bez povolenia vlády prevádzkovať na území regiónu Brusel – Hlavné mesto službu prenájmu osobných vozidiel s vodičom prostredníctvom jedného alebo niekoľkých vozidiel.

Poskytovať služby, pri ktorých sa miesto nástupu používateľa nachádza na území regiónu Brusel-Hlavné mesto, môžu len prevádzkovatelia, ktorí majú povolenie vydané vládou.

…“

6 Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, du 29 mars 2007, relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur (nariadenie vlády regiónu Brusel-Hlavné mesto z 29. marca 2007 o taxislužbách a službách prenájmu osobných vozidiel s vodičom) (*Moniteur belge* z 3. mája 2007, s. 23526), zmenené a doplnené nariadením vlády regiónu Brusel – Hlavné mesto z 27. marca 2014 (*Moniteur belge* zo 17. apríla 2014) (ďalej len „nariadenie z 29. marca 2007“) vo svojom článku 31 bode 7 uvádza, že vodičom sa zakazuje „nadháňať zákazníkov alebo zabezpečiť si nadháňanie zákazníkov prostredníctvom inej osoby“.

Spor vo veci samej a prejudiciálne otázky

7 V rámci dohody uzavretej s Brussels South Charleroi Airport, FlibTravel a Léonard Travel prevádzkujú pravidelnú autobusovú linku spájajúcu železničnú stanicu Brusel-Midi, nachádzajúcu sa v Bruseli (Belgicko), s letiskom Charleroi (Belgicko).

8 Dňa 21. mája 2014 FlibTravel a Léonard Travel podali proti žalovaným v konaní vo veci samej žalobu u predsedu Tribunal de commerce francophone de Bruxelles (Obchodný frankofónny súd Brusel, Belgicko), ktorou požadovali ukončenie praktík, o ktorých tvrdia, že predstavujú konanie odporujúce čestným obchodným praktikám, keďže sa vykonávajú v rozpore s článkom 2 ods. 1 písm. c) a d) nariadenia z 27. apríla 1995.

9 Na podporu svojej žaloby o zdržanie sa konania uvádzajú, že na železničnej stanici Brusel-Midi žalovaní v konaní vo veci samej alebo osoby, ktoré pre nich pracujú, nadháňajú pasažierov cestujúcich na letisko Charleroi s cieľom zoskupovať ich do „taxíkov typu dodávkového vozidla“, aby ich následne, po tom, čo sú tieto taxíky plné, zaviezli do tohto cieľa. V dôsledku toho týmto žalovaným najmä vyčítajú, že praktizujú zoskupovanie pasažierov, ktorí majú rovnaký cieľ, praktizujú tarifikáciu služieb podľa pasažiera a nie podľa vozidla a tiež vykonávajú nadháňanie zákazníkov.

10 Rozsudkom z 11. februára 2015 predseda uvedeného súdu zamietol všetky žalobné dôvody FlibTravel a Léonard Travel, keď konštatoval, že uvádzané skutočnosti sa nepreukázali.

11 Dňa 13. júla 2015 podali žalobcovia vo veci samej proti tomuto rozsudku odvolanie na Cour d’appel de Bruxelles (Odvolací súd Brusel, Belgicko).

12 Tento súd zastáva názor, že podľa článku 2 ods. 1 písm. c) a d) nariadenia z 27. apríla 1995 prevádzkovatelia vozidiel taxi nemôžu cestujúcim dávať k dispozícii len jednotlivé miesta namiesto celého vozidla a nemôžu vopred určiť ich cieľové miesto. Konštatuje tiež, že sporné praktiky predstavujú nadháňanie zákazníkov v zmysle článku 31 bodu 7 nariadenia vlády regiónu Brusel-Hlavné mesto z 29. marca 2007 o taxislužbách a službách prenájmu osobných vozidiel s vodičom, zmeneného a doplneného nariadením vlády regiónu Brusel-Hlavné mesto z 27. marca 2014. Domnieva sa, že tieto praktiky predstavujú porušenie týchto ustanovení a konanie odporujúce čestným obchodným praktikám. Uvedené praktiky sú preto zakázané a môžu byť predmetom rozhodnutia prikazujúceho ich ukončenie vydaného na žiadosť dotknutej osoby.

13 Vnútroštátny súd má však pochybnosti týkajúce sa súladu uvedených ustanovení s článkom 96 ods. 1 ZFEÚ, najmä vzhľadom na neoznámenie nariadenia z 27. apríla 1995 Európskej komisii.

14 Konkrétnejšie sa pýta, či uplatniteľnosť článku 96 ods. 1 ZFEÚ na prípad, ktorý prejednáva, vzhľadom na to, že toto ustanovenie sa týka „doprav[y] v rámci Únie“, predpokladá, že predmetná doprava má mať medzinárodnú dimenziu. Vysvetľuje, že poskytovanie dopravy, ktorá je pred ním sporná, z dôvodu medzinárodnej dimenzie dotknutej železničnej stanice a letiska nevyužívajú výlučne len štátni príslušníci tohto štátu. Pýta sa tiež na výklad pojmov „ceny a podmienky“ uvádzaných v tomto ustanovení, ako aj na otázku, či sa ochrana určitých priemyselných odvetví povolená týmto ustanovením uplatňuje na odvetvie dopravy, ako je odvetvie ponúkajúce taxislužby.

15 Za týchto okolností a po tom, čo vypočul účastníkov konania k súladu ustanovení nariadenia z 27. apríla 1995 s článkom 96 ods. 1 ZFEÚ, Cour d'appel de Bruxelles (Odvolací súd Brusel, Belgicko) rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru tieto prejudiciálne otázky:

„1. Má sa článok 96 ods. 1 ZFEÚ vykladať tak, že sa môže uplatňovať na ceny a podmienky, ktoré uložil členský štát prevádzkovateľom taxislužieb v prípade, že:
   a) sa jazdy dotknutými vozidlami taxi len výnimočne uskutočňujú za štátne hranice;
   b) podstatnú časť zákazníkov dotknutých vozidiel taxi tvoria štátni príslušníci alebo rezidenti Európskej únie, ktorí nie sú štátnymi príslušníkmi ani rezidentmi predmetného členského štátu, a
   c) za konkrétnych okolností prejednávanej veci predstavujú sporné jazdy vozidlami taxi pre cestujúceho veľmi často iba jednu etapu dlhšej cesty s miestom príjazdu alebo miestom odjazdu v inej krajine Únie, ako je predmetný členský štát?

2. Má sa článok 96 ods. 1 ZFEÚ vykladať tak, že sa môže uplatňovať na iné prevádzkové podmienky ako tarifné podmienky a podmienky získania povolenia na výkon dotknutej prepravnej činnosti, akými sú v prejednávanej veci zákaz pre prevádzkovateľov vozidiel taxi dávať k dispozícii len jednotlivé miesta namiesto celého vozidla a zákaz pre týchto prevádzkovateľov, aby sami určovali cieľ jazdy ponúkanej zákazníkom, ktoré napokon bránia týmto prevádzkovateľom v tom, aby zoskupovali zákazníkov, ktorých cieľ cesty je rovnaký?

3. Má sa článok 96 ods. 1 ZFEÚ vykladať tak, že zakazuje, pokiaľ to Komisia nepovolí, opatrenia takého typu, ako sú opatrenia uvedené v druhej prejudiciálnej otázke:
   a) ktorých všeobecným cieľom je okrem iného chrániť prevádzkovateľov vozidiel taxi pred konkurenciou podnikov poskytujúcich prenájom osobných vozidiel s vodičom, a
   b) ktorých osobitným účinkom je za konkrétnych okolností prejednávanej veci chrániť prevádzkovateľov autokarov pred konkurenciou prevádzkovateľov vozidiel taxi?

4. Má sa článok 96 ods. 1 ZFEÚ vykladať tak, že sa zakazuje, pokiaľ to Komisia nepovolí, opatrenie, ktorým sa prevádzkovateľom vozidiel taxi zakazuje nadháňanie zákazníkov v prípade, že toto opatrenie má za konkrétnych okolností prejednávanej veci za následok oslabenie ich schopnosti získavať zákazníkov konkurenčnej služby autokarov?“

O prejudiciálnych otázkach

16 Svojou druhou otázkou, ktorej sa treba venovať ako prvej, sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa článok 96 ods. 1 ZFEÚ má vykladať v tom zmysle, že je uplatniteľný na vnútroštátnu právnu úpravu, ako je právna úprava sporná vo veci samej, ktorá upravuje, za akých podmienok sa majú poskytovať taxislužby.

17 Toto ustanovenie stanovuje, že pri doprave v rámci Únie sa zakazuje členským štátom uplatňovať ceny a podmienky, ktoré zahŕňajú akúkoľvek podporu alebo ochranu v záujme jedného alebo viacerých podnikov alebo priemyselných odvetví, pokiaľ to Komisia nepovolí.

18 Podľa ustálenej judikatúry je pri výklade ustanovenia práva Únie potrebné zohľadniť nielen jeho znenie, ale aj jeho kontext a ciele sledované právnou úpravou, ktorej je súčasťou (rozsudok zo 16. novembra 2016, Hemming a i., C-316/15, EU:C:2016:879, bod 27, ako aj citovaná judikatúra).

19 V tejto súvislosti zo znenia článku 96 ods. 1 ZFEÚ vyplýva, že jeho cieľom je upravovať vnútroštátne právne predpisy uplatniteľné na dopravu vykonávanú v rámci Únie, týkajúce sa cien a podmienok, ktoré zahŕňajú akúkoľvek podporu alebo ochranu v záujme jedného alebo viacerých „podnikov“ alebo priemyselných odvetví.

20 Toto ustanovenie má za cieľ predchádzať tomu, aby členské štáty prijímali opatrenia na podporu alebo na ochranu, z ktorých by nepriamo profitovali zákazníci dotknutého prevádzkovateľa, ktorý voči nim uplatňuje uvedené ceny a podmienky, a nie opatrenia na podporu alebo ochranu, z ktorých priamo profitujú iní prevádzkovatelia nachádzajúci sa v konkurenčnom vzťahu s dotknutým prevádzkovateľom.

21 Tento výklad podporuje článok 96 ods. 2 ZFEÚ, za uplatnenia ktorého Komisia s cieľom povoliť opatrenie, ktoré je v zásade zakázané článkom 96 ods. 1 ZFEÚ, musí prihliadať najmä na požiadavky príslušnej regionálnej hospodárskej politiky, na potreby nerozvinutých oblastí a na problémy v oblastiach vážne ovplyvnených politickými okolnosťami.

22 Preto článok 96 ods. 1 ZFEÚ treba vykladať v tom zmysle, že sa neuplatňuje na právnu úpravu, ako je právna úprava v konaní vo veci samej.

23 Opačný výklad, ktorý zastávajú žalovaní v konaní vo veci samej, by poškodzoval samotný potrebný účinok článku 58 ZFEÚ, ktorý v súlade s článkom 91 ZFEÚ predpokladá, že uplatňovanie zásad slobody poskytovania služieb v oblasti dopravy sa uskutoční vykonávaním spoločnej dopravnej politiky (pozri rozsudok z 22. decembra 2010, Yellow Cab Verkehrsbetrieb, C-338/09, EU:C:2010:814, bod 30), keďže článok 96 ods. 1 ZFEÚ má za účinok priamy zákaz veľkej časti opatrení, ktoré by mohli byť kvalifikované ako obmedzenia slobodného poskytovania služieb v oblasti dopravy, bez toho, aby také pravidlo bolo prijaté normotvorcom Únie.

24 Vzhľadom na vyššie uvedené treba na druhú otázku odpovedať tak, že článok 96 ods. 1 ZFEÚ sa má vykladať v tom zmysle, že sa neuplatňuje na obmedzenia uložené prevádzkovateľom taxislužieb, ako sú obmedzenia v konaní vo veci samej.

25 Vzhľadom na odpoveď na druhú otázku nie je potrebné odpovedať na ostatné položené otázky.

O trovách

26 Vzhľadom na to, že konanie pred Súdnym dvorom má vo vzťahu k účastníkom konania vo veci samej incidenčný charakter a bolo začaté v súvislosti s prekážkou postupu v konaní pred vnútroštátnym súdom, o trovách konania rozhodne tento vnútroštátny súd. Iné trovy konania, ktoré vznikli v súvislosti s predložením pripomienok Súdnemu dvoru a nie sú trovami uvedených účastníkov konania, nemôžu byť nahradené.

Z týchto dôvodov Súdny dvor (tretia komora) rozhodol takto:

Článok 96 ods. 1 ZFEÚ sa má vykladať v tom zmysle, že sa neuplatňuje na obmedzenia uložené prevádzkovateľom taxislužieb, ako sú obmedzenia v konaní vo veci samej.

Podpisy