



Συλλογή της Νομολογίας

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ
NILS WAHL
της 21ης Δεκεμβρίου 2016¹

Υπόθεση C-253/16

**Flibtravel International SA
Leonard Travel International SA
κατά
AAL Renting SA
Haroune Tax SPRL
Saratax SCS
Ryad SCRI
Taxis Bachir & Cie SCS
κ.λπ.**

[αίτηση του Cour d'appel de Bruxelles (εφετείο Βρυξελλών, Βέλγιο) για την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως]

«Άρθρο 96, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ — Πεδίο εφαρμογής — Εθνική νομοθεσία περί των όρων παροχής υπηρεσιών ταξί — Εκμίσθωση οχημάτων με οδηγό — Απαγόρευση της ομαδοποίησης πελατών — Απαγόρευση της άγρας πελατών — Απαγόρευση της διαθέσεως μεμονωμένων θέσεων σε πελάτες — Απαγόρευση του προκαθορισμού του προορισμού»

1. Η παρούσα αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά μια από τις κατά πάσα πιθανότητα λιγότερο γνωστές διατάξεις της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Στρέφεται γύρω από το πεδίο εφαρμογής του άρθρου 96, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ. Η εν λόγω διάταξη απαγορεύει στα κράτη μέλη να επιβάλλουν στις μεταφορές που εκτελούνται εντός της Ένωσης κόμιστρα και όρους που συνεπάγονται υποστήριξη ή προστασία προς το συμφέρον μιας ή περισσότερων ορισμένων επιχειρήσεων ή βιομηχανιών, με την επιφύλαξη της εγκρίσεως των κομίστρων και των όρων αυτών από την Επιτροπή. Μέχρι σήμερα, το Δικαστήριο δεν έχει παράσχει κατευθύνσεις όσον αφορά την ερμηνεία της εν λόγω διατάξεως στο πλαίσιο της διαδικασίας εκδόσεως προδικαστικών αποφάσεων.

2. Λόγω της σχετικής ασάφειας του άρθρου 96, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ και της αβεβαιότητας όσον αφορά το πεδίο εφαρμογής του, το αιτούν δικαστήριο ζητεί από το Δικαστήριο να προσδιορίσει αν η εν λόγω διάταξη είναι εφαρμοστέα αναφορικά με εθνική νομοθεσία που διέπει τους όρους υπό τους οποίους παρέχονται υπηρεσίες ταξί στην Περιφέρεια των Βρυξελλών-Πρωτεύουσας.

3. Στη συνέχεια, θα εκθέσω τους λόγους για τους οποίους το άρθρο 96, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ δεν είναι εφαρμοστέο υπό περιστάσεις όπως αυτές που περιγράφονται στην κρινόμενη αίτηση προδικαστικής αποφάσεως.

¹ — Γλώσσα του πρωτοτύπου: η αγγλική.

I. Νομικό πλαίσιο

A. Το δίκαιο της Ένωσης

4. Το άρθρο 96 ΣΛΕΕ, το οποίο περιλαμβάνεται στον τίτλο VI, «Οι μεταφορές», προβλέπει τα εξής:

«1. Απαγορεύεται η επιβολή από ένα κράτος μέλος, στις μεταφορές που εκτελούνται εντός της Ένωσης, κομίστρων και όρων που συνεπάγονται καθ' οιονδήποτε τρόπο υποστήριξη ή προστασία προς το συμφέρον μιας ή περισσότερων ορισμένων επιχειρήσεων ή βιομηχανιών, εκτός αν επιτραπεί τούτο από την Επιτροπή.

2. Η Επιτροπή, με δική της πρωτοβουλία ή κατόπιν αιτήσεως κράτους μέλους, εξετάζει τα κόμιστρα και τους όρους που προβλέπει η παράγραφος 1, λαμβάνοντας ιδίως υπόψη, αφενός μεν, τις απαιτήσεις μιας κατάλληλης περιφερειακής οικονομικής πολιτικής, τις ανάγκες των υπαναπτύκτων περιοχών, ως και τα προβλήματα των περιοχών που θίγονται σοβαρώς από τις πολιτικές περιστάσεις, αφετέρου δε, τις επιπτώσεις των εν λόγω κομίστρων και όρων στον ανταγωνισμό μεταξύ των διαφόρων τρόπων μεταφοράς.

[...]»

B. Εθνικό δίκαιο

5. Το Ordonnance relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur (διάταγμα περί των υπηρεσιών ταξί και των υπηρεσιών εκμισθώσεως οχημάτων με οδηγό), της 27ης Απριλίου 1995, περιλαμβάνει τις ακόλουθες διατάξεις:

«Άρθρο 2. Για την εφαρμογή του παρόντος διατάγματος, νοούνται ως:

1. “υπηρεσίες ταξί”: οι υπηρεσίες με τις οποίες εξασφαλίζεται, με οδηγό, η έναντι αντιτίμου μεταφορά προσώπων με αυτοκίνητα οχήματα που πληρούν τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

[...]

(c) στη διάθεση του επιβάτη τίθεται το όχημα και όχι κάθε μια από τις θέσεις όταν το όχημα χρησιμοποιείται ως ταξί, ή κάθε μια από τις θέσεις του οχήματος και όχι το ίδιο το όχημα όταν το όχημα χρησιμοποιείται ως συλλογικό ταξί κατόπιν αδειάς της Κυβερνήσεως της Περιφέρειας Βρυξελλών–Πρωτεύουσας·

(d) ο προορισμός καθορίζεται από τον πελάτη·

2. “υπηρεσίες εκμισθώσεως οχημάτων με οδηγό”: όλες οι υπηρεσίες μεταφοράς προσώπων έναντι αντιτίμου με αυτοκίνητα οχήματα που δεν είναι υπηρεσίες ταξί και παρέχονται με επιβατηγά αυτοκίνητα, αυτοκίνητα μικτής χρήσεως ή μικρά λεωφορεία (minibus), εξαιρουμένων των οχημάτων που είναι διαμορφωμένα ως ασθενοφόρα·

[...]

Άρθρο 3. Απαγορεύεται η χωρίς άδεια της Κυβερνήσεως [της Περιφέρειας των Βρυξελλών–Πρωτεύουσας] εκμετάλλευση υπηρεσίας ταξί μέσω ενός ή περισσότερων οχημάτων με σημείο εκκινήσεως δημόσια οδό ή οποιοδήποτε άλλο χώρο στον οποίο δεν επιτρέπεται η δημόσια κυκλοφορία και βρίσκεται στο έδαφος της Περιφέρειας Βρυξελλών–Πρωτεύουσας. [...]

[...]

Άρθρο 16: Απαγορεύεται η χωρίς άδεια της Κυβερνήσεως [της Περιφέρειας των Βρυξελλών–Πρωτεύουσας] εκμετάλλευση υπηρεσίας εκμισθώσεως οχημάτων με οδηγό, μέσω ενός ή περισσότερων οχημάτων, στο έδαφος της Περιφέρειας Βρυξελλών–Πρωτεύουσας.

Μόνον οι επιχειρήσεις που διαθέτουν άδεια εκδοθείσα από την Κυβέρνηση μπορούν να παρέχουν υπηρεσίες με σημείο εκκινήσεως για τον χρήστη εντός του εδάφους της Περιφέρειας Βρυξελλών–Πρωτεύουσας.»

6. Η Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur (υπουργική απόφαση της Κυβερνήσεως της Περιφέρειας Βρυξελλών–Πρωτεύουσας περί των υπηρεσιών ταξί και των υπηρεσιών εκμισθώσεως οχημάτων με οδηγό), της 29ης Μαρτίου 2007², όπως τροποποιήθηκε με την υπουργική απόφαση της 27ης Μαρτίου 2014³, ορίζει:

«Άρθρο 31. Απαγορεύεται στους οδηγούς:

[...]

7. η άγρα πελατών από τους ίδιους ή από τρίτους για λογαριασμό τους·

[...]».

II. Πραγματικά περιστατικά, διαδικασία και προδικαστικά ερωτήματα

7. Οι εκκαλούσες της κύριας δίκης, Flibtravel International SA και Leonard Travel International SA, είναι εταιρίες που εκμεταλλεύονται τακτική γραμμή λεωφορείων μεταξύ του σιδηροδρομικού σταθμού Gare du Midi στις Βρυξέλλες και του αερολιμένα του Σαρλερουά (Βέλγιο).

8. Απέναντι από τον χώρο σταθμεύσεως των λεωφορείων στον σιδηροδρομικό σταθμό Gare du Midi σταθμεύουν πολυθέσια ταξί που μεταβαίνουν κατά κύριο λόγο στον αερολιμένα του Σαρλερουά. Οι οδηγοί τους προσεγγίζουν τους ταξιδιώτες που εξέρχονται από τον σταθμό κατευθυνόμενοι προς τα λεωφορεία για να τους προτείνουν να κάνουν τη διαδρομή με ταξί έναντι αντιτίμου 13 ευρώ κατ' άτομο. Συχνά, οι οδηγοί κρατούν μια μικρή πλαστικοποιημένη πινακίδα η οποία φέρει, από τη μία πλευρά, την ένδειξη «shuttle to airport Charleroi [13 ευρώ]» και φωτογραφίες ενός πολυθέσιου ταξί και ενός αεροσκάφους, ενώ από την άλλη πλευρά την ένδειξη «bus [17 ευρώ]». Τα ταξί ξεκινούν μόλις συγκεντρώσουν επτά ή οκτώ επιβάτες.

9. Οι εκκαλούσες υποστηρίζουν ότι οι πράξεις αυτές τελούνται κατά παράβαση της νομοθεσίας που είναι εφαρμοστέα στις υπηρεσίες ταξί. Ζητούν την έκδοση διαταγής για την απαγόρευση ανάλογων πρακτικών.

10. Με απόφαση της 11ης Φεβρουαρίου 2015, το πρωτοβάθμιο δικαστήριο απέρριψε την αγωγή με την αιτιολογία ότι οι προσαπτόμενες πράξεις δεν αποδείχθηκαν επαρκώς.

11. Με δικόγραφο της 13ης Ιουλίου 2015, οι εκκαλούσες προσέφυγαν ενώπιον του cour d'appel de Bruxelles (εφετείου Βρυξελλών, Βέλγιο). Το cour d'appel έκρινε ότι τα πραγματικά περιστατικά έχουν αποδειχθεί.

2 — *Moniteur belge* της 3ης Μαΐου 2007, σ. 23526.

3 — *Moniteur belge* της 17ης Απριλίου 2014, σ. 33241.

12. Το αιτούν δικαστήριο έκρινε ότι οι προσαπτόμενες πρακτικές στοιχειοθετούν παράβαση της ισχύουσας νομοθεσίας και ότι, συνεπώς, η αγωγή είναι πιθανότατα βάσιμη. Εντούτοις, λόγω των αμφιβολιών που διατηρεί ως προς τη συμβατότητα της επίδικης νομοθεσίας με το δίκαιο της Ένωσης, αποφάσισε να αναστείλει τη διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1. Έχει το άρθρο 96, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ την έννοια ότι είναι εφαρμοστέο στα κόμιστρα και όρους που επιβάλλει κράτος μέλος στις επιχειρήσεις εκμεταλλεύσεως ταξί εφόσον,

- α) οι διαδρομές των εν λόγω ταξί κατ' εξαίρεση μόνον εξέρχονται των εθνικών συνόρων,
- β) σημαντικό μέρος της πελατείας των εν λόγω ταξί αποτελείται από πολίτες ή κατοίκους της Ευρωπαϊκής Ένωσης που δεν είναι πολίτες ή κάτοικοι του οικείου κράτους μέλους και
- γ) υπό τις συγκεκριμένες περιστάσεις της κρινόμενης υποθέσεως, οι επίδικες διαδρομές ταξί αποτελούν πολύ συχνά για τον επιβάτη απλώς ένα στάδιο ενός μακρύτερου ταξιδιού του οποίου το σημείο αφίξεως ή το σημείο εκκινήσεως βρίσκονται σε χώρα της Ένωσης διαφορετική από το οικείο κράτος μέλος;

2) Έχει το άρθρο 96, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ την έννοια ότι είναι εφαρμοστέο σε όρους εκμεταλλεύσεως διαφορετικούς από τους όρους που διέπουν τα κόμιστρα και τις προϋποθέσεις χορηγήσεως της άδειας ασκήσεως της οικείας μεταφορικής δραστηριότητας, όπως είναι εν προκειμένω η απαγόρευση που επιβάλλεται στις επιχειρήσεις εκμεταλλεύσεως ταξί να διαθέτουν ατομικές θέσεις και όχι ολόκληρο το όχημα και η απαγόρευση που επιβάλλεται στις ίδιες επιχειρήσεις να καθορίζουν τον προορισμό διαδρομής που προτείνεται στους πελάτες, οι οποίες έχουν ως αποτέλεσμα να εμποδίζουν τις εν λόγω επιχειρήσεις να συγκεντρώνουν τους πελάτες που έχουν τον ίδιο προορισμό σε ομάδες;

3) Έχει το άρθρο 96, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ την έννοια ότι αντιτίθεται, εκτός αν επιτραπεί τούτο από την Επιτροπή, σε μέτρα όπως τα αναφερόμενα στο δεύτερο ερώτημα

- α) των οποίων γενικός σκοπός είναι, μεταξύ άλλων, η προστασία των επιχειρήσεων εκμεταλλεύσεως ταξί από τον ανταγωνισμό εκ μέρους επιχειρήσεων εκμισθώσεως οχημάτων με οδηγό και
- β) των οποίων συγκεκριμένο αποτέλεσμα, υπό τις περιστάσεις της κρινόμενης υποθέσεως, είναι η προστασία των επιχειρήσεων εκμεταλλεύσεως λεωφορείων από τον ανταγωνισμό εκ μέρους των επιχειρήσεων εκμεταλλεύσεως ταξί;

4) Έχει το άρθρο 96, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ την έννοια ότι αντιτίθεται, εκτός αν επιτραπεί τούτο από την Επιτροπή, σε μέτρο που απαγορεύει στις επιχειρήσεις εκμεταλλεύσεως ταξί την άγρα πελατών, οσάκις το μέτρο αυτό έχει ως αποτέλεσμα, υπό τις συγκεκριμένες περιστάσεις της κρινόμενης υποθέσεως, τον περιορισμό της δυνατότητάς τους να προσελκύουν πελάτες ανταγωνιστικής υπηρεσίας λεωφορείων;»

13. Γραπτές παρατηρήσεις υπέβαλαν οι Flibtravel International, Leonard Travel International, Saratax SCS και AAL Renting SA, καθώς και η Επιτροπή. Σύμφωνα με το άρθρο 76, παράγραφος 2, του Κανονισμού Διαδικασίας του Δικαστηρίου, δεν διεξήχθη επ' ακροατηρίου συζήτηση.

III. Ανάλυση

A. Εισαγωγικές παρατηρήσεις

14. Το αιτούν δικαστήριο υποβάλλει διάφορα ερωτήματα στο Δικαστήριο. Μολονότι προσεγγίζουν το ζήτημα από ελαφρώς διαφορετικές οπτικές γωνίες, τα ερωτήματα αυτά ουσιαστικά έχουν ως κύριο σκοπό τον προσδιορισμό του πεδίου εφαρμογής του άρθρου 96, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ. Ειδικότερα, το κύριο ερώτημα είναι το εξής: είναι εφαρμόστια η διάταξη αυτή στην περίπτωση εθνικής νομοθεσίας που διέπει τους όρους υπό τους οποίους παρέχονται υπηρεσίες ταξί;

15. Αν ληφθεί υπόψη αποκλειστικά το γράμμα του άρθρου 96, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ, οι αμφιβολίες του αιτούντος δικαστηρίου όσον αφορά το πεδίο εφαρμογής της διατάξεως είναι ως ένα βαθμό κατανοητές. Εντούτοις, αν ληφθεί υπόψη το ευρύτερο (ιστορικό και συστημικό) πλαίσιο και ο σκοπός της διατάξεως, τυχόν αμφιβολίες όσον αφορά το κατά πόσον είναι εφαρμόσιμο το άρθρο 96 ΣΛΕΕ σε περιστάσεις όπως αυτές της κρινομένης υποθέσεως διασκεδάζονται αμέσως.

16. Πράγματι, όπως προαναφέρθηκε, το άρθρο 96 ΣΛΕΕ έχει χρησιμοποιηθεί ασυνήθιστα σπάνια όχι μόνον από την Επιτροπή, αλλά και από το Δικαστήριο στη νομολογία του. Επομένως, είναι αναγκαίο η ερμηνεία της εν λόγω διατάξεως να θεμελιωθεί στο ευρύτερο συστημικό της πλαίσιο, λαμβανομένων παράλληλα υπόψη των ιστορικών χαρακτηριστικών και των συζητήσεων μεταξύ των ιδρυτών της Ένωσης όσον αφορά τη διάταξη αυτή.

B. Πεδίο εφαρμογής του άρθρου 96, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ

1. Ιστορική αναδρομή

17. Το άρθρο 96 ΣΛΕΕ έχει παραμείνει εν πολλοίς αμετάβλητο από τις απαρχές της ευρωπαϊκής ολοκληρώσεως. Η παράγραφος 1 της εν λόγω διατάξεως διέπει τα κόμιστρα και τους όρους που συνεπάγονται καθ' οιονδήποτε τρόπο υποστήριξη ή προστασία προς το συμφέρον μιας ή περισσότερων ορισμένων επιχειρήσεων ή βιομηχανιών όσον αφορά τις μεταφορές που εκτελούνται εντός της Ένωσης. Λόγω της προελεύσεώς τους, η οποία ανάγεται στη Συνθήκη ΕΚΑΧ, το άρθρο 96 ΣΛΕΕ, και ιδίως η παράγραφος 1 της εν λόγω διατάξεως, πρέπει να τοποθετηθούν στο ιστορικό τους πλαίσιο.

18. Το ιστορικό αυτό πλαίσιο υποδεικνύει για ποιους λόγους, αφενός, οι μεταφορές που εμπίπτουν στο άρθρο 96 ΣΛΕΕ πρέπει να γίνουν νοητές ως μεταφορές εμπορευμάτων (και όχι προσώπων) και αφετέρου, τα επίμαχα εν προκειμένω κόμιστρα και όροι περιλαμβάνουν αποκλειστικά κόμιστρα και όρους επιβαλλόμενα από τα κράτη μέλη που μπορούν να επηρεάσουν τις οικονομικές συνθήκες υπό τις οποίες μεταφέρονται εμπορεύματα.

19. Από τα προπαρασκευαστικά έγγραφα σχετικά με το άρθρο 80 ΕΟΚ, νυν άρθρο 96 ΣΛΕΕ, καθίσταται σαφές ότι σκοπός της διατάξεως είναι να εξασφαλίσει ότι τα κόμιστρα και οι όροι που εφαρμόζουν τα κράτη μέλη στις μεταφορές δεν έχουν ισοδύναμο αποτέλεσμα προς δασμούς, δυσμενείς διακρίσεις ή επιδοτήσεις σε σχέση με τα μεταφερόμενα εμπορεύματα⁴. Σε αυτή τη βάση και μόνον, θεωρώ σαφές ότι σκοπός του άρθρου 96, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ είναι η προστασία της ελεύθερης

⁴ — Έκθεση των αρχηγών αντιπροσωπειών προς τους υπουργούς εξωτερικών, δημοσιευθείσα από τη διακυβερνητική επιτροπή που συστάθηκε από τη διάσκεψη της Μεσσήνης, 21 Απριλίου 1956, Mae 120 F/56 (διορθωτικό) («έκθεση Spaak») σ. 67 έως 69. Στην έκθεση αυτή διευκρινίζεται, μεταξύ άλλων, ότι κόμιστρα που συνεπάγονται στήριξη προς ορισμένα εμπορεύματα πρέπει να τυγχάνουν της ίδιας μεταχείρισεως με τις επιδοτήσεις.

κυκλοφορίας των εμπορευμάτων και όχι της ανταγωνιστικής καταστάσεως των επιχειρήσεων μεταφορών καθεαυτών. Με απλά λόγια, η διάταξη απαγορεύει κρατικά μέτρα, και ιδίως ειδικά κόμιστρα μεταφοράς για συγκεκριμένα εμπορεύματα, τα οποία παρέχουν οικονομικό πλεονέκτημα σε ορισμένες επιχειρήσεις ή βιομηχανίες.

20. Στο ίδιο συμπέρασμα οδηγεί και το άρθρο 96, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ. Στην εν λόγω διάταξη απαριθμούνται λόγοι (ανάγκες των υπαναπτύκτων περιοχών και προβλήματα των περιοχών που θίγονται σοβαρώς από τις πολιτικές περιστάσεις) οι οποίοι θα μπορούσαν να δικαιολογήσουν τα μέτρα που απαγορεύονται δυνάμει της πρώτης παραγράφου του άρθρου 96 ΣΛΕΕ. Η εστίαση στην ανάγκη συνδρομής προς περιφέρειες που αντιμετωπίζουν οικονομικές ή πολιτικές δυσχέρειες επιβεβαιώνει, κατά την άποψή μου, ότι η διάταξη δεν διέπει την παροχή υπηρεσιών μεταφοράς. Πράγματι, περιφερειακές διαφοροποιήσεις ή προβλήματα που ανακύπτουν από πολιτικές περιστάσεις είναι εξαιρετικά δύσκολο να αντιμετωπιστούν με ευνοϊκότερη μεταχείριση ορισμένων επιχειρήσεων παροχής υπηρεσιών μεταφοράς από ό,τι άλλων. Πράγματι, όπως αποδεικνύεται από τον περιορισμένο αριθμό των αποφάσεων που έχει λάβει η Επιτροπή σε αυτόν τον τομέα⁵ το άρθρο 96, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ διέπει τη χρησιμοποίηση από τα κράτη μέλη προτιμολογικών κομίστρων και όρων υπέρ των προϊόντων που προέρχονται από τις πληττόμενες περιφέρειες⁶.

21. Όπως καθίσταται σαφές από τα προεκτεθέντα, το άρθρο 96 ΣΛΕΕ δεν έχει ως σκοπό να διασφαλίσει την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών μεταφοράς, ή ακόμη λιγότερο τοπικών υπηρεσιών ταξί. Πράγματι, γεννάται η απορία ποια λειτουργία μπορεί να συνεχίσει να επιτελεί το άρθρο 96 ΣΛΕΕ στη σημερινή Ευρώπη⁷. Στις απαρχές της ευρωπαϊκής ολοκληρώσεως, η διάταξη αυτή ασφαλώς είχε κάποιο ρόλο να διαδραματίσει⁸. Αυτό οφειλόταν στην ευκαιριακή εφαρμογή από τα κράτη μέλη, στον τομέα των μεταφορών, κομίστρων που εισήγαν δυσμενείς διακρίσεις για σκοπούς προστατευτισμού.

22. Υπέρ της απόψεως ότι οι κανόνες περί της παροχής υπηρεσιών ταξί δεν διέπονται από το άρθρο 96, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ συνηγορεί και το ευρύτερο συστηματικό πλαίσιο της εν λόγω διατάξεως.

2. Συστηματική ερμηνεία

23. Κατ' αρχάς, θα πρέπει να επισημανθεί ότι τα άρθρα 95 και 97 ΣΛΕΕ αφορούν αμφότερα τη συμπεριφορά της επιχειρήσεως μεταφορών έναντι των πελατών της (διακρίσεις και συμπεριφορά που έχουν αποτελέσματα ισοδύναμα προς δασμό). Σε ένα τέτοιο νομοθετικό πλαίσιο, θα ήταν μάλλον παράδοξο να ισχυριστεί κανείς ότι το άρθρο 96 ΣΛΕΕ αφορά, αντιθέτως, ένα εντελώς διαφορετικό θέμα, και συγκεκριμένα την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στον τομέα των μεταφορών.

24. Εντούτοις, το σοβαρότερο επιχείρημα υπέρ αυτής της απόψεως απαντάται σε άλλο σημείο της Συνθήκης.

5 — Απόφαση της Επιτροπής, της 16ης Φεβρουαρίου 1962, περί εφαρμογής του κατ' εξαίρεση τιμολογίου αριθ. 201 των ιταλικών κρατικών σιδηροδρόμων (JO 1962, 38, σ. 1229), απόφαση 64/160/ΕΟΚ της Επιτροπής, της 26ης Φεβρουαρίου 1964, περί της διατήρησης του παραρτήματος Bter των «Γενικών όρων εφαρμογής των τιμολογίων μεταφοράς εμπορευμάτων» της Εθνικής εταιρείας γαλλικών σιδηροδρόμων (SNCF) (JO 1964, 44, σ. 710), απόφαση 79/873/ΕΟΚ της Επιτροπής, της 11ης Οκτωβρίου 1979, περί εφαρμογής του κατ' εξαίρεση τιμολογίου αριθ. 201 των ιταλικών κρατικών σιδηροδρόμων (ΕΕ ειδ. έκδ. 07/002, σ. 106-107), απόφαση 79/874/ΕΟΚ της Επιτροπής, της 11ης Οκτωβρίου 1979, περί εφαρμογής ειδικών τιμολογιακών μέτρων για τις σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές ορισμένων εμπορευμάτων εντός της Γαλλίας (ΕΕ ειδ. έκδ. 07/002, σ. 108-109,) και απόφαση 91/523/ΕΟΚ της Επιτροπής, της 18ης Σεπτεμβρίου 1991, σχετικά με την εξάλειψη των κομίστρων που συνεπάγονται υποστήριξη των ιταλικών σιδηροδρόμων για τη μεταφορά ορυκτών χύδην και υλών που έχουν παραχθεί και υποστεί μεταποίηση στη Σικελία και τη Σαρδηνία (ΕΕ 1991, L 283, σ. 20).

6 — Βλ., επίσης, διάταξη της 18ης Ιουνίου 2012, Transports Schiocchet – Excursions κατά Συμβουλίου και Επιτροπής (T-203/11, μη δημοσιευθείσα, ΕΥ:Τ:2012:308, σκέψεις 39 και 40).

7 — Έχει υποστηριχθεί μάλιστα ότι, υπό το πρίσμα της εξελίξεως της εσωτερικής αγοράς μετά την έναρξη ισχύος της Ενιαίας Ευρωπαϊκής Πράξης το 1986, το άρθρο 96 ΣΛΕΕ έχει πλέον απολέσει κάθε σημασία· βλ. Grard, L., Article 76 CE στο Pingel, I. (επιμέλεια), *Commentaire article par article des traités UE et CE*, 2η έκδ., Dalloz, Παρίσι, 2010, σ. 675 έως 677, και ιδίως 677.

8 — Αποφάσεις της 10ης Μαΐου 1960, Γερμανία κατά Ανώτατης Αρχής ΕΚΑΧ (19/58, ΕΥ:C:1960:19, σ. 234), της 10ης Μαΐου 1960, Compagnie des hauts fourneaux and fonderies de Givors κ.λπ. κατά Ανώτατης Αρχής ΕΚΑΧ (27/58 έως 29/58, ΕΥ:C:1960:20, σ. 252), και της 9ης Ιουλίου 1969, Ιταλία κατά Επιτροπής (1/69, ΕΥ:C:1969:34, σκέψη 4).

25. Κατά πρώτο και κύριο λόγο, η εφαρμογή του άρθρου 96, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ στην εθνική νομοθεσία που διέπει την παροχή υπηρεσιών ταξί θα ερχόταν σε απόλυτη αντίθεση προς τη ρητή διατύπωση του άρθρου 58 ΣΛΕΕ. Η συγκεκριμένη διάταξη αποκλείει ρητώς τις υπηρεσίες μεταφορών από το πεδίο εφαρμογής των κανόνων που διέπουν την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών⁹. Αυτό σημαίνει ότι η ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στον τομέα των μεταφορών πρέπει να υλοποιηθεί μέσω της κοινής πολιτικής μεταφορών, κατά το άρθρο 91 ΣΛΕΕ¹⁰. Εντούτοις, μέχρι σήμερα, δεν έχουν εκδοθεί σχετικά μέτρα.

26. Σε αυτό το πλαίσιο, αν γινόταν δεκτό ότι στο άρθρο 96, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ δεν εμπίπτουν μόνο τα κόμιστρα και οι όροι που συνεπάγονται ενίσχυση σε σχέση με τα μεταφερόμενα εμπορεύματα, αλλά και οι κανόνες που θεσπίζουν τα κράτη μέλη όσον αφορά τους όρους υπό τους οποίους παρέχονται οι υπηρεσίες ταξί, αυτό θα οδηγούσε στη δημιουργία, μέσω μιας δικαστικής κατασκευής, μηχανισμού ελέγχου των υπηρεσιών μεταφορών ανάλογου με αυτόν που προβλέπεται με το άρθρο 56 ΣΛΕΕ. Κάτι τέτοιο δεν θα ήταν σκόπιμο, εκτός των άλλων διότι, κατά το άρθρο 58 ΣΛΕΕ, οι υπηρεσίες μεταφορών αποκλείονται ρητώς από το πεδίο εφαρμογής του άρθρου 56 ΣΛΕΕ, αλλά και διότι ο νομοθέτης της Ένωσης δεν έχει θεσπίσει μέχρι σήμερα παράγωγη νομοθεσία για την απελευθέρωση της παροχής υπηρεσιών ταξί στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής μεταφορών.

27. Στην πραγματικότητα, το άρθρο 96, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ δεν εξασφαλίζει την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στο τομέα των μεταφορών, αλλά, όπως προαναφέρθηκε, εφαρμόζεται επί κρατικών μέτρων που ομοιάζουν προς κρατικές ενισχύσεις για μια ή περισσότερες συγκεκριμένες επιχειρήσεις ή βιομηχανίες. Αυτό οφείλεται στο ότι οι ρυθμιστικές ενέργειες των κρατικών αρχών για την εξασφάλιση ευνοϊκών κομίστρων και όρων μεταφοράς για ορισμένα εμπορεύματα μπορεί να έχουν αποτελέσματα ανάλογα με εκείνα των κρατικών ενισχύσεων. Υπ' αυτή την έννοια, το άρθρο 96 αποτελεί ένα είδος *lex specialis* όσον αφορά τα κόμιστρα μεταφοράς σε σχέση με τη γενική απαγόρευση των κρατικών ενισχύσεων που θεσπίζεται με το άρθρο 107 ΣΛΕΕ. Αντιθέτως όμως προς το άρθρο 107 ΣΛΕΕ, το άρθρο 96, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ δεν απαιτεί τα οικεία μέτρα να χρηματοδοτούνται με κρατικούς πόρους. Σε κάθε περίπτωση, όπως και για άλλα είδη κρατικών ενισχύσεων, τα κόμιστρα και οι όροι που συνεπάγονται ενίσχυση υπόκεινται στην έγκριση της Επιτροπής¹¹.

28. Βάσει των προεκτεθέντων, καταλήγω στο συμπέρασμα ότι το άρθρο 96, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ δεν είναι εφαρμοστέο στους όρους που επιβάλλει κράτος μέλος σε επιχειρήσεις παροχής υπηρεσιών ταξί ανάλογες με αυτές της κύριας δίκης.

IV. Πρόταση

29. Κατόπιν των προεκτεθέντων, προτείνω στο Δικαστήριο να απαντήσει στα ερωτήματα που υποβάλλει το Cour d'Appel de Bruxelles (εφετείο Βρυξελλών, Βέλγιο) ως εξής: Το άρθρο 96, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ δεν είναι εφαρμοστέο στους όρους που επιβάλλει κράτος μέλος σε επιχειρήσεις παροχής υπηρεσιών ταξί όπως οι επίμαχες στην κύρια δίκη.

9 — Απόφαση της 1ης Οκτωβρίου 2015, *Trijber και Harmsen* (C-340/14 και C-341/14, EU:C:2015:641, σκέψη 47). Βλ., επίσης, προτάσεις του γενικού εισαγγελέα M. Szpunar στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις *Trijber και Harmsen* (C-340/14 και C-341/14, EU:C:2015:505, σημείο 27).

10 — Αποφάσεις της 7ης Νοεμβρίου 1991, *Pinaud Wiegler* (C-17/90, EU:C:1991:416, σκέψη 7), και της 22ας Δεκεμβρίου 2010, *Yellow Cab Verkehrsbetrieb* (C-338/09, EU:C:2010:814, σκέψη 30).

11 — Βλ. παραδείγματα στην υποσημείωση 5.